FELIX BAUMGARTNER

L'UOMO CHE SFIDÒ IL CIELO

La mia vita in caduta libera

Sperling & Kupfer

FELIX BAUMGARTNER

L'UOMO CHE SFIDÒ IL CIELO

La mia vita in caduta libera

Sperling & Kupfer

Il libro

Cosa prova un uomo che precipita a testa in giù verso la Terra superando la velocità del suono? Cosa spinge a una simile impresa uno sportivo estremo come Felix Baumgartner, che già da bambino sognava di cimentarsi nella caduta libera? Quali sono stati i momenti più critici della missione Red Bull Stratos e quale l'attimo di massima paura? Che ruolo ha avuto suo padre nell'ambito di questo successo? In questo libro, Baumgartner ci racconta il suo avventuroso percorso di vita e le lezioni imparate di volo in volo. Ricorda le esperienze con il suo primo insegnante di base jumping, Tracy Lee Walker, che lo ha messo in guardia sulla pericolosità mortale di questo sport e sul fatto che questa passione gli sarebbe potuta costare tutto: il lavoro, i soldi, la fidanzata. E la vita. Ci racconta delle disillusioni e dei sotterfugi ai quali è dovuto ricorrere durante i primi lanci, molto spesso illegali, e di come lo stile con cui affrontare le sfide sia sempre stato importante quanto le sfide stesse.

L'autore

Felix Baumgartner, nato a Salisburgo il 20 aprile 1969, ha cominciato la carriera di paracadutista a sedici anni. Negli anni Novanta ha scelto il base jumping per poter effettuare lanci spettacolari con il paracadute da ponti, edifici e da siti naturali molto particolari. Nel 1997 durante il leggendario Bridge Day, West Virginia, USA, ha conquistato il titolo mondiale. Nel 1999 si è lanciato dalla statua del Cristo Redentore di Rio de Janeiro e dalle Petronas Twin Towers, a Kuala Lumpur, in Malesia, allora l'edificio più alto del mondo. Nel 2003 è stato il primo uomo ad attraversare il Canale della Manica con una tuta alare in fibra di carbonio. Ha coronato la sua carriera di sportivo con un lancio da una capsula spaziale da 38.964,4 metri d'altitudine. Con la missione Red Bull Stratos ha stabilito tre record mondiali in contemporanea: caduta libera più veloce con 1.357,6 km/h, tragitto in caduta libera più lungo (36.402,6 metri) e altitudine più elevata. La sua performance gli è valsa il Laureus World Sports Award, l'Oscar dello sport, e l'ambito Millennium Bambi. Baumgartner è atleta di Red Bull e nel 2013 è stato insignito del prestigioso premio National Geographic Adventurer of the Year. Con il conseguimento del brevetto di elicotterista privato per l'Austria e gli Stati Uniti e quello commerciale a livello europeo, Baumgartner ha realizzato un altro sogno della sua infanzia. Dopo il successo della missione Stratos si dedicherà, a livello mondiale, a operazioni che prevedono l'uso di elicotteri.

www.felixbaumgartner.com

FELIX BAUMGARTNER
con THOMAS BECKER

L'UOMO CHE SFIDÒ IL CIELO

Sperling & Kupfer

Questo libro è dedicato a tutte le mamme del mondo,
per l'amore e la dedizione incondizionati verso i vostri figli.
Senza di voi non saremmo mai arrivati dove siamo oggi.

Il punto più basso del salto più alto

SONO le tre e mezzo di notte, e ho deciso: voglio tornare a casa. Ora lascio il mio appartamento di Santa Monica e vado all'aeroporto, compro un biglietto e me ne torno a Salisburgo. Sono settimane ormai che non dormo, e anche questa notte non riesco a chiudere occhio: domani devo andare alla base di Brooks, a San Antonio, in Texas, dove si testano gli Space Shuttle e si addestrano gli astronauti. Dovrò resistere per cinque ore nella tuta pressurizzata e dimostrare agli esperti dell'Air Force che posso farcela. Invece non posso, ormai lo so.

Che cosa devo fare? Non c'è soluzione. Questo è il giorno che ho sempre cercato di rimandare. La via d'uscita è una sola: fuggire. Andarmene lontano da quella tuta e da tutta la squadra. Avrei dovuto confessare la mia paura. Il mio team è composto da persone fantastiche che si fanno il culo da mesi, che lavorano giorno e notte e credono in me. E adesso le abbandono così, all'ultimo minuto?

Non ho mai fatto niente del genere in vita mia. Ho sempre affrontato i miei demoni, non ho mai rinviato i problemi. Se ho una difficoltà, cerco la soluzione migliore. Per la prima volta, invece, ho tentato di rimandare le cose, sperando che a un certo punto la soluzione arrivasse da sé. Ogni volta mi dicevo: Se oggi non riesci a pagare l'affitto pazienza, lo pagherai al prossimo giro. In realtà sapevo benissimo che la prossima volta non sarebbe andata meglio, e che prima o poi l'affitto avrei dovuto pagarlo. Ed è esattamente quello che è successo.

Il motivo per cui venticinque anni fa mi sono dato al paracadutismo è l'ineguagliabile senso di libertà che si prova al momento del lancio. Quando mi butto, di solito indosso jeans e maglietta, e qualche volta un casco. E adesso? Ora devo infilarmi in una tuta, usare un paracadute tre volte più grande del normale e portarmi dietro due bombole di ossigeno, e sul petto il *chest pack*, ovvero il kit per la registrazione dei dati. Alla fine peso il doppio. Di libertà non c'è più traccia. Lanciarsi è diventato una fatica, non un divertimento. Senza contare che ho dovuto reimparare tutto da capo, perché il peso e la tuta mi bloccavano. Ero come un principiante, senza più le mie abitudini. Avevo perso fiducia in me stesso. Non sapevo come sarebbe andata, eppure mi lanciavo lo stesso.

Fin dal primo momento ho saputo gestire in maniera professionale gli aspetti tecnici della capsula. I vari comandi, la sicurezza nell'abitacolo, le procedure di emergenza da conoscere a memoria: ho sempre coordinato tutto alla perfezione, senza il minimo errore e a tempo di record. La squadra ha riconosciuto che so ricordare ed eseguire moltissime cose anche in condizioni difficili. È la mia caratteristica: reagire all'istante e nel modo giusto. Mi sono allenato per questo. Ma quella tuta! Con l'adeguata preparazione, mi sentivo sicuro anche davanti a un mucchio di gente della NASA. Tutto facile, tranne la tuta.

Il progetto Red Bull Stratos è nato nel 2010, e da allora ho sempre avuto problemi con la tuta pressurizzata. Se avessi potuto fare senza, mi sarei goduto l'avventura fino in fondo: la fase pericolosa, ma anche quelle di sviluppo e tecnica; sarebbe stato tutto bellissimo. Invece, anziché pregustarmi il lancio di prova da 10.000 metri, pensavo: Questa tuta non la voglio mettere! Avevo la stessa paura che si prova prima di un esame difficile. Diventavo ipersensibile, reagivo a piccolezze che in condizioni normali non avrebbero rappresentato un problema. Per esempio, mi disturbava la luce nella stanza in cui Mike Todd, il tecnico specializzato, me la faceva indossare. Prima di allora non vi badavo nemmeno. E poi quell'odore! Il casco aveva una guarnizione di gomma che bloccava il viso, e l'odore della gomma ha cominciato a darmi un fastidio terribile.

Mi lamentavo per qualunque dettaglio, perfino per le voci. Per fortuna quella di Mike era gradevole e pacata. Ma c'erano anche altre persone che andavano e venivano, e la loro voce mi dava sui nervi. Tutto ciò che aveva a che fare con la tuta finiva per prendere una sfumatura negativa. Era evidente

che prima o poi sarei crollato. Ero prigioniero di quella tuta, nonché del fatto di dover essere l'eroe del progetto. Negli ultimi venti-venticinque anni avevo sempre ottenuto buoni risultati, tanto che nel mondo del paracadutismo e del base jumping ero «quello che sa fare qualunque cosa», ma ora «inciampavo» nell'ostacolo tuta. Come avrei fatto a lanciarmi da una capsula ai confini dello spazio, a 39.000 metri di altitudine? Che disastro!

Per due anni avevo preso in giro tutti, sia me stesso sia il mio team. Avevo sempre fatto in modo di tagliare corto nelle fasi in cui dovevo indossare la tuta. Certo, sarebbe stato meglio se vi avessi dedicato più tempo, anzi se mi fossi costretto a farlo. Avrei dovuto pensare: Oggi la terrò un'ora, anche se ufficialmente basterebbe solo mezzora. Invece facevo il contrario, cercavo di uscirne al più presto, e per farlo inventavo delle scuse. Il team non se n'è mai accorto. Hanno sempre dato per scontato che se avessi avuto difficoltà con la tuta, queste si sarebbero manifestate immediatamente. Non è andata così. Non che mi sentissi alla grande, ma nei primi dieci minuti non mi sembrava nemmeno un problema, e neppure la prima volta in cui l'avevo indossata era stato diverso. Da allora ho inventato trucchi del tipo: «Posso alzare un attimo la visiera per parlare meglio?» Il momento peggiore è appena ti chiudono il casco, perché ti ritrovi in un mondo a parte. Con la visiera aperta ti senti un po' meno prigioniero. Cercavo di convincermi che prima o poi sarebbe arrivato il giorno in cui avrei indossato la tuta e avrei detto: Okay, non è difficile. Ma quel giorno non è mai arrivato.

Quindi adesso, dopo la notte insonne a Santa Monica, prendo le mie cose, chiudo a chiave la stanza e penso: Sto abbandonando tutto quello per cui ho lavorato. Mi sono preparato a questo progetto per venticinque anni. Ogni lancio è stato un tassello, un pezzo di un puzzle. Salgo in auto. Avrò percorso la strada per l'aeroporto di Los Angeles una cinquantina di volte, ma questa notte il tempo scorre lentamente, come se fossi in trance. Le luci nel buio mi sembrano diverse. Sto andando a casa, mi lascio alle spalle ogni cosa. Non posso tornare indietro. Devo respirare, ignorare le conseguenze. Adesso devo pensare a me.

Una telefonata, glielo dirò così. È sempre più facile quando non sei costretto a guardare l'altro negli occhi. Dico: «Ragazzi, ho un problema con la tuta. Lo so che avrei potuto pensarci prima, ma adesso devo tornare in

Austria, ho bisogno di stare in un ambiente famigliare, con i miei amici, la mia ragazza, le persone con cui mi sento a mio agio».

Un po' alla volta sono diventati tutti miei nemici: Joe Kittinger, Art Thompson, i ragazzi che lavorano per me. Sono nemici perché hanno a che fare con il mio problema: vogliono che trascorra cinque ore al giorno chiuso in quella tuta. Sono dei sadici! Appena arrivo all'aeroporto chiamo Art, il responsabile del progetto, e gli confesso tutto. Non grida e non impreca, dice soltanto: «Aspettami, sto arrivando!» Mi siedo in un angolo e scoppio a piangere come un bambino. La gente mi guarda, un poliziotto si avvicina e mi chiede se va tutto bene. No, non va bene affatto. Getto la spugna. Ho toccato il fondo, il punto più basso del mio salto più alto.

Le crespelle del giorno prima.
Come sono diventato un atleta Red Bull

Il quartier generale della multinazionale Red Bull si trova a Fuschl am See, non lontano da Salisburgo, dove circa cinquecento dei novemila dipendenti sparsi in tutto il mondo lavorano al successo del leader mondiale delle bevande energetiche. All'inizio degli anni Ottanta, quando la società venne fondata, Red Bull non aveva ancora sede a Fuschl, ma a Salisburgo, in Alpenstrasse. L'ufficio di Dietrich Mateschitz era al piano superiore della Berger Bank. Nato nel 1944 a Sankt Marein, in Stiria, Mateschitz ha conquistato il mondo degli energy drink con il marchio Red Bull. L'ho conosciuto attraverso la squadra sportivo-militare Heeressportverein di Salisburgo, che oggi si chiama HSV Red Bull Salzburg.

Ho iniziato con il paracadutismo nel 1986, all'età di sedici anni, quando sono entrato come civile nella Heeressportverein, sotto la guida di Roland Rettenbacher. Due anni dopo mi sono arruolato nell'esercito, poi sono diventato carrista e istruttore al centro di addestramento per paracadutisti di Wiener Neustadt, il top della professionalità. Oltre al paracadutismo ho praticato anche la boxe. Ho fatto persino un incontro professionistico (il primo e l'unico), il 5 agosto 1992, contro un croato che è andato KO al primo round.

Quello stesso anno Red Bull ha organizzato a Vienna il suo primo Red Bull Flugtag. L'idea alla base di questa folle competizione, che si svolge ogni anno in una diversa città del mondo, è che i partecipanti devono lanciarsi in acqua da una rampa a bordo di velivoli di fabbricazione propria. I concorrenti vengono premiati per la distanza percorsa in volo e per l'originalità dell'apparecchio.

Per il Flugtag di Vienna Red Bull cercava paracadutisti che atterrassero sulla rampa prima della competizione, e così si rivolse a Salisburgo, dove all'epoca avevano sede due società sportive soltanto: il primo club per paracadutisti di Salisburgo e la squadra sportivo-militare di cui facevo parte. I miei compagni e io accettammo subito di partecipare all'evento e atterrammo sulla rampa senza difficoltà. Dietrich Mateschitz ne fu talmente entusiasta che decise di sponsorizzare la squadra, e con la somma che mise a nostra disposizione riuscimmo a comprare un paio di paracadute nuovi, ovviamente marchiati Red Bull. Da allora sono diventato uno degli atleti sponsorizzati dall'azienda, che oggi ammontano a seicentocinquanta.

Come apprendista montatore guadagnavo 1.550 scellini al mese, ma un lancio con il paracadute ne costava 150 ogni mille metri. In una mattinata potevo anche saltare quattro o cinque volte, quindi metà del mio stipendio mensile svaniva in poche ore. E se nel pomeriggio gli altri proponevano di fare un paio di giri in più, ero sempre costretto a rispondere: «Mi dispiace, ragazzi, ma oggi è solo il 14. Questo mese ho anche altre cose da fare».

All'epoca avevo una piccola somma da parte, ma dovevo gestirla bene se volevo permettermi qualche uscita. A sedici-diciassette anni si erano tutti comprati la moto o l'avevano ricevuta in regalo, invece io giravo ancora in bicicletta.

Se potevo permettermi i lanci con il paracadute era anche perché a volte mia madre faceva la cresta sui soldi di papà. Non parlo di migliaia di scellini, ma di qualche centinaio ogni tanto, e sempre accompagnati da queste parole: «A papà non diciamo niente». La mamma era responsabile della casa, delle pulizie, della cucina, del bucato e dei figli, e anche dei soldi di famiglia. Come consulente d'arredamento, mio padre guadagnava abbastanza bene, ma non aveva molto tempo per occuparsi delle questioni economiche della casa. È un uomo estremamente parsimonioso, quindi non ama veder sprecare denaro per lo sport. Il suo commento ai miei lanci era sempre lo stesso: «Se hai soldi per buttarti, allora puoi pagarteli da te. Però faresti meglio a metterli da parte».

Allora la sua moderazione mi faceva soffrire, ma oggi ne rido spesso. Ricordo ancora quella volta, anni fa, in cui se n'è andato in giro in bici per il quartiere con un paio di scarpe nel cestino, in cerca di un ciabattino che gliele risuolasse. E non si trattava di un paio di scarpe di cuoio eleganti,

magari fatte a mano, ma di calzature a buon mercato. Quando è tornato a casa, però, le scarpe erano ancora nel cestino.

«Perché ci hai messo tanto? E perché non le hai fatte risuolare?» gli ho domandato.

«Beh, un ciabattino l'ho trovato, ma voleva sette euro. Poi mi sono ricordato di un altro che fa lo stesso lavoro per cinque, però aveva già chiuso.»

Se n'è andato in giro per due giorni con quel paio di scarpe nel cestino, ma alla fine è riuscito a risparmiare due euro.

Quando lasciai la squadra dell'esercito austriaco, a ventidue anni e dopo quattro di ferma, volevo prendere un diploma da meccanico, specializzato in motociclette. A diciotto anni mi ero comprato la prima moto, una Yamaha RD 500. L'avevo presa incidentata e l'avevo rimessa a posto con le mie mani. Allora ero già un meccanico esperto, e mi piaceva guadagnarmi da vivere trafficando con i motori. Ora però volevo imparare il mestiere seriamente.

Trovai un impiego presso un'officina che non dovette sborsare un soldo per la mia collaborazione, perché era l'esercito a pagarmi. Ebbi dunque la possibilità di riabituarmi al mondo del lavoro dopo la ferma, ma le cose erano destinate a prendere un'altra piega.

Un giorno, era un venerdì mattina, in officina arrivò un cliente con la sua moto e mi chiese se potevo fargli immediatamente il tagliando: l'indomani mattina alle quattro doveva partire per la Grecia con alcuni amici, e si era appena accorto che il tagliando gli sarebbe scaduto mentre era in viaggio. Lo rassicurai dicendogli che avrebbe potuto ritirare la moto in giornata, poco prima dell'orario di chiusura.

L'avevo appena messa sul ponte quando venne da me il mio capo.

«La moto per oggi non gliela facciamo.»

«Ma gli scade il tagliando…»

«Poco tempo fa quel tizio voleva comprare una moto nuova da noi e si è lamentato perché non volevo fargli abbastanza sconto. Mi ha messo nei guai.»

«Beh, io sono solo un apprendista, ma quel tizio vuole partire con i suoi amici domani mattina. Se arriva più tardi e la moto non è pronta…»

«Non è un tuo problema. Tirala subito giù dal ponte.»

Lo trovavo inaccettabile. Ormai mi ero preso l'impegno. Non potevo promettere una cosa e poi non farla, andava contro il mio senso di giustizia, che per qualche ragione è sempre stato particolarmente spiccato.

Nel tardo pomeriggio, quando il cliente tornò in officina, fui costretto a dirgli: «Oggi abbiamo avuto parecchio lavoro, non ce l'ho fatta». L'uomo sbiancò e cominciò a piangere come un bambino. Erano mesi che progettava quel viaggio in Grecia, e se avesse avuto un guasto senza avere fatto il tagliando il danno non sarebbe stato coperto dalla garanzia. Gli era crollato il mondo addosso. Andai dal mio capo, che si era asserragliato nel suo ufficio, e gli dissi: «Beh, adesso te la vedi tu. Il tizio del tagliando è lì che piange come un bambino. Tocca a te aggiustare le cose».

Il capo andò da lui e gli disse: «Se Felix si presenta qui domani mattina alle cinque e i tuoi amici accettano di partire un po' più tardi, faremo ancora in tempo a farti il tagliando».

Al che gli chiesi di potergli parlare un attimo a quattr'occhi.

«D'accordo, nessun problema. Domani vengo qui alle cinque e lavoro anche nel weekend, sebbene abbia già sgobbato per tutta la settimana. Però timbro il cartellino e mi paghi lo straordinario. Sabato non lavoro.»

«Gli straordinari dovrà pagarteli lui. Mettetevi d'accordo», ribatté.

«Avevo promesso a quel tizio di fargli il lavoro per oggi», insistetti. «Siamo noi a essere in torto. Domani i suoi amici dovranno partire due ore dopo il previsto solo per colpa nostra, e adesso vorresti far pagare a lui gli straordinari?»

L'indomani feci il tagliando alla moto del cliente, senza mettergli in conto le ore di straordinario. Lunedì, per prima cosa il capo controllò il mio cartellino e mi disse: «Hai timbrato davvero…»

«Sì, certo.» E da quel momento venni etichettato come seccatore.

C'erano continuamente problemi. Di settimana in settimana mi rendevo sempre più conto che l'officina truffava spudoratamente i suoi clienti. Ogni giorno facevamo dai cinque agli otto tagliandi, e per farne uno impiegavamo circa tre ore e mezzo. Otto per tre e mezzo fa ventotto ore di lavoro al giorno. Ma una giornata ne ha solo ventiquattro, di ore. Senza contare che una giornata di lavoro è fatta di otto ore. Se dovevamo regolare le valvole, i capi ci chiedevano di limitarci ad ascoltare se ci fossero rumori anomali. Niente rumori? Benissimo, a posto. Motore pulito, pronto. Qualche volta il

filtro dell'olio non lo sostituivamo nemmeno: lo pulivamo soltanto per farlo sembrare nuovo, però mettevamo in conto il pezzo di ricambio.

Io dicevo sempre: «Ragazzi, è una porcheria. Finirete nelle grane, questa è truffa».

Poi arrivò un cliente più sveglio degli altri che si accorse di tutto. Aveva appiccicato un capello sui tappi della batteria e segnato il filtro dell'olio, aveva fotografato tutto e poi aveva portato la moto nella nostra officina. Al momento di ritirarla ci disse: «Ehi, guardate un po' qui: avevo fotografato tutto. È impossibile che siate riusciti a svitare e a riavvitare i tappi della batteria senza far cadere quel capello. E il filtro dell'olio non è stato sostituito, c'è ancora il mio segno di riconoscimento. Questa moto non l'avete neppure toccata!»

«Dai, non ti preoccupare», cercò di rabbonirlo il capo. «Adesso vedo che ha combinato il mio apprendista.»

Ma quella volta decisi di non stare al gioco.

«Se provi a dare la colpa a me, domani finirete tutti sui giornali. Vi ho sempre detto che non volevo saperne dei vostri giochetti, e voi a dirmi di stare zitto e di pensare solo a lavorare. Provaci, e vedrai che questa volta faccio saltare tutta l'officina!»

Il capo aspettò il giorno in cui scadeva la mia ferma, poi mi mise alla porta: grazie e arrivederci.

Mi sarebbe piaciuto continuare a fare il meccanico, ma il mio senso di giustizia mi spinse a lasciar perdere. Così mi ritrovai senza un soldo e senza lavoro. Per pagarmi i lanci con il paracadute cominciai a lavorare nei cantieri e ad accettare incarichi occasionali. Per esempio, facevo il fattorino per una casa automobilistica famosa, due volte alla settimana. Presto mi ritrovai a lavorare pochissimo per il favoloso stipendio di 3.650 scellini al mese! Diventai il beniamino di tutti il giorno in cui c'era bisogno di spostare un enorme armadio metallico in uno degli uffici, lavoro per cui nessuno degli impiegati era abbastanza robusto.

Se c'era bisogno di dare una mano io la davo.

Mi sentivo come il protagonista di quella pubblicità della Coca-Cola in cui tutte le segretarie si danno appuntamento ogni giorno alla finestra del loro ufficio per ammirare un operaio in pausa pranzo a torso nudo. «Signor Baumgartner, vuole venire a prendere un caffè con noi?» In ogni ufficio in cui recapitavo un pacco mi fermavo una decina di minuti a scherzare con il

personale femminile. Stavo al caldo, avevo un tetto sulla testa e di tanto in tanto me ne andavo in giro con l'elegantissima macchina della direttrice per ritirare i suoi abiti in tintoria o un anello dal gioielliere. Quel lavoro era una vera pacchia.

Poi ci fu la vicenda del libro.

Dovevo consegnare un pacchetto, ma non riuscivo a decifrare il nome del mittente, né quello del destinatario. Dopo averci pensato un po' su, decisi di aprirlo e di dare un'occhiata al biglietto di accompagnamento per scoprire a chi fosse indirizzato.

Invece di un biglietto, però, nel pacco trovai un libro intitolato *I mille difetti della…* seguito dal nome di uno dei modelli di auto più venduti in Europa. Che cos'era? La mia curiosità mi spinse a sfogliarlo. Era una specie di manuale di istruzioni per trattare con i clienti delle officine autorizzate. Come spiegare questo o quel guasto dell'auto a un cliente abituale? Con quale tipo di persone non si poteva fare a meno di riparare gratuitamente la vettura? Invece, che genere di storia si poteva raccontare a un'anziana signora indifesa? Quel libro fu una pietra miliare della mia crescita personale. Così è la vita, pensai. Se sai come muoverti, puoi far valere i tuoi diritti, altrimenti ti fregano.

Ciò che lessi in quel libro mi fece subito pensare a una qualità che ho sempre apprezzato in mio padre: non si fa prendere in giro da nessuno. Se ha qualcosa da reclamare, va dritto al negozio e ne esce con quello che vuole. In quelle occasioni mamma si vergognava, ma io lo accompagnavo sempre volentieri, stavo dritto al suo fianco e ascoltavo quello che aveva da dire pensando: Bravo papà!

«Devi aprire bocca e argomentare bene le tue ragioni. Mettersi a urlare non serve a niente», mi diceva sempre. Lui non gridava mai. Con voce chiara e pacata esponeva il problema. Grazie a lui ho capito che far valere i propri diritti è possibile, anche se faticoso. Mio padre era un campione in questo.

Dopo la vicenda del libro decisi di prendere in mano il mio futuro in maniera più decisa, ma considerata la mia situazione economica nell'immediato mi sarei dovuto trasformare in un maestro dell'improvvisazione.

Nel frattempo avevo cambiato specialità sportiva. Dal paracadutismo ero passato al base jumping, ovvero ai lanci nel vuoto dalla cima di palazzi, torri

abbandonate, ponti e scogliere con un paracadute che, aperto all'ultimo momento, permette di atterrare senza correre rischi. Nel normale paracadutismo, il paracadute è regolato per aprirsi all'altezza di circa ottocento metri, e viene piegato in maniera tale da aprirsi dolcemente, cioè con una certa lentezza. Inoltre, ne è sempre previsto uno di riserva, nel caso in cui quello principale fosse difettoso. Nel base jumping, invece, data la ridotta altezza da cui ci si lancia, il paracadute deve aprirsi molto più in fretta e frenare la discesa molto più bruscamente. Di solito è quindi più grande, per ottenere il massimo effetto frenante, e viene azionato da un paracadute pilota, o pilotino, attraverso il cosiddetto *rig*, che si trova sulla schiena. Il più delle volte non c'è un paracadute d'emergenza, anche perché non si avrebbe il tempo di aprirlo. Per i lanci da altezze particolarmente ridotte, il pilotino non viene lasciato nello zaino, ma è tenuto in mano già durante il salto, in modo che il paracadute principale si apra più in fretta.

Volevo farmi riprendere durante uno dei miei lanci per entrare nella Red Bull Compilation, che a Natale di ogni anno presenta i migliori atleti Red Bull. Ancora oggi i filmati della compilation vengono trasmessi nelle discoteche e nei locali di tutto del mondo.

All'epoca Red Bull non aveva ancora una sua squadra di operatori video, però gli atleti potevano noleggiare una macchina da presa per conto proprio. Ovviamente, non potevo riprendermi da solo in aria con un apparecchio così enorme, quindi telefonai al mio collega tedesco Wolfgang di Ruggerio, che avevo conosciuto facendo base jumping e che aveva uno studio di montaggio: «Verresti in Norvegia con me? Pago tutto io, tu devi solo riprendermi. Non ci guadagnerai niente, però non avrai spese».

Poco dopo eravamo insieme in un campeggio nel bel mezzo del nulla. Cibo e benzina costavano parecchio, perché bisognava farli arrivare via nave. Un giorno il proprietario del campeggio – si chiamava Einar – mi disse: «Cucino sempre delle crespelle. Se vuoi posso lasciarti quelle che avanzo dal giorno prima. Te le regalo». Per me andavano benissimo, l'importante era avere qualcosa da mangiare. Wolfgang, invece, divorava pizza a spese mie. Ero io quello che si lanciava, però mangiavo peggio dell'operatore che doveva soltanto fare le riprese, un omone grande e grosso con una fame da lupi: «Scusami tanto, Felix, ma ho proprio bisogno di questa pizza. In fondo, domani devo salire in cima alla montagna con te».

Non m'importava quante crespelle rinsecchite avrei dovuto mangiare, perché sapevo che sarei tornato a casa con delle riprese eccezionali, le quali mi avrebbero introdotto alla fase successiva della mia carriera di sportivo. Infatti quell'anno riuscii a entrare nella compilation, e il video girato in Norvegia venne mostrato in tutto il mondo. Avevo una meta chiara e avevo dato il massimo per raggiungerla: tutto ciò cominciava a dare i suoi frutti. Quando nei titoli di testa del filmato apparve l'elenco di tutti gli atleti, per la prima volta mi resi conto della fortuna di avere un cognome che inizia con la B.

Qualche anno dopo il Flugtag di Vienna, in Red Bull fu nominato responsabile del marketing Raymond Dulieu, che veniva dal Tour de France, un uomo con cui ho avuto un'intesa straordinaria. Dulieu invitò tutti i paracadutisti alla sua festa di compleanno a Fuschl, così pensai di approfittare dell'occasione per parlargli della mia idea di partecipare ai campionati del mondo di base jumping che si sarebbero tenuti negli Stati Uniti. Si trattava del leggendario Bridge Day a Fayetteville, in West Virginia. Quando gli raccontai che cosa avevo in mente, lui mi rispose: «Vorresti praticare il base jumping a livello agonistico? Allora ti serve un paracadute come si deve!»

«Beh, ne prenderò uno a noleggio», dissi.

«No, te lo pago io. Quanto costa?»

«Tremila marchi, o qualcosa del genere.»

«D'accordo, nessun problema. Ti procureremo un casco, e il paracadute te lo regalo io.»

Tuttavia, poco prima della gara Dulieu lasciò Red Bull per andare a lavorare alla Champions League. Come responsabile delle sponsorizzazioni gli subentrò Thomas Überall, al quale però il base jumping non interessava granché. Quando venne il momento di decidere se Red Bull doveva pagarmi il biglietto aereo per il Bridge Day, Überall mi disse: «Noi sponsorizziamo la tua società sportiva. Buttarsi giù da un ponte non ha niente a che fare con il paracadutismo classico, quindi non possiamo pagarlo».

Fui sul punto di rinunciare, ma qualche giorno prima della gara il consiglio d'amministrazione accettò in via del tutto eccezionale di pagare

alla mia società il biglietto per gli Stati Uniti. Ritornai campione del mondo di base jumping. Era il 1997.

Oggi con Thomas Überall ci intendiamo alla grande, ma all'inizio è stato complicato. Per la nostra prima trattativa di sponsorizzazione dopo il suo rifiuto per il Bridge Day avevo fatto preparare un video dei miei salti dal mio amico Wolfgang. Gli avevo portato tutto il materiale che avevo messo insieme dicendo: «La prossima settimana devo vedermi con il nuovo responsabile del marketing di Red Bull, mi serve un video tematico ben fatto. Tirane fuori qualcosa di magico».

Armato del video di Wolfgang, pagato la metà della normale tariffa, andai da Thomas tutto orgoglioso. Mentre guardava il filmato, io guardavo lui in preda alla tensione. Terminato il video, Thomas rimase in silenzio per un'eternità, poi disse: «Credi davvero che ci serva una cosa del genere?»

Mi ero lanciato dappertutto, ero stato incoraggiato dal mio buon rapporto con Raymond Dulieu, che mi aveva fornito un paracadute nuovo. Mi sentivo sul treno giusto. E poi era arrivato Thomas, che non credeva affatto nel base jumping, e che dopo avere guardato il video per cui avevo speso fino al mio ultimo spicciolo aveva detto che doveva pensarci su.

Per l'incontro successivo mi portai dei rinforzi: Hans Huemer, il mio ex insegnante di paracadutismo. Ricordo ancora perfettamente quello che dissi ad Hans: «Presto dovrò discutere di nuovo con Red Bull. Potresti venire con me? Tu sei un uomo d'affari, con le parole te la cavi meglio».

Ci fu un incontro a tre in una trattoria di Mondsee. Avevo in mente una sponsorizzazione di centomila scellini l'anno (più o meno settemila euro di oggi) e un paracadute nuovo. Dopo un lungo tira e molla, riuscimmo a convincere Thomas. «D'accordo, facciamolo.» Qualche settimana dopo gli mandai il conto, e lui mi richiamò immediatamente: «Felix, guarda che la fattura che mi hai mandato supera i centomila scellini, ma noi eravamo d'accordo per cinquantamila».

«Erano centomila scellini l'anno e un paracadute nuovo, lo ricordo benissimo.»

«Cinquantamila. Di centomila non si è mai parlato», ribatté Thomas.

Furioso, chiamai Hans Huemer.

«Hans, come eravamo rimasti con Überall?»

«Per centomila scellini.»

«Beh, lui adesso dice che erano solo cinquantamila.»

«Ma è impazzito? Erano cento più un paracadute.»

«Meno male che c'eri anche tu. Credevo di essere diventato schizofrenico o qualcosa del genere.»

Richiamai Thomas. «Ascolta, guarda che anche Hans ricorda centomila.»

«Vi sbagliate tutti e due. Sono sicurissimo di quello che dico. Centomila scellini non li ho nel budget. Cinquanta, non posso darti di più.»

Fu una delusione tremenda. Centomila scellini per dodici mesi erano già uno stipendio da fame, ma erano un buon inizio ed ero riconoscente. Avevo già pianificato ogni cosa, e adesso Thomas non manteneva la parola! Il mio primo pensiero fu: Ora chiamo il signor Mateschitz in persona! Sapevo di avere ragione, e il mio vecchio senso di giustizia si faceva sentire.

Se in quel momento qualcuno mi avesse detto di prendere i cinquantamila perché rivolgendomi al presidente di Red Bull avrei rischiato di perdere anche quelli, gli avrei risposto: «Pazienza, vorrà dire che mi ritroverò un'altra volta al palo. Però ci eravamo accordati per centomila, questo è certo». Sono fatto così, non posso accettare le ingiustizie, e sono anche testardo.

Scrissi una lettera a Dietrich Mateschitz e telefonai alla sua segretaria: «Ho scritto una lettera per il signor Mateschitz, però vorrei che la ricevesse personalmente. Per favore, potresti assicurarti che la legga? Non voglio che venga intercettata da qualcun altro». Spedii la lettera, e due giorni dopo Thomas mi telefonò per invitarmi a Fuschl. Sulla sua scrivania notai subito la lettera che avevo scritto a Mateschitz, e pensai: Ecco, nonostante i miei sforzi la lettera è finita nelle mani di Überall. In quel momento imparai un'importante lezione di vita: quando ci sono di mezzo i soldi, non puoi fidarti di nessuno.

Partii in quarta e gli domandai a che gioco giocasse: «Ci siamo accordati per centomila scellini, era presente anche Hans Huemer e lo può testimoniare. Perciò l'errore è tuo. Mi dispiace, ma ora andrò direttamente dal signor Mateschitz. Ho già fatto molto per la società, mi sono sempre impegnato fino in fondo e sono sempre stato corretto. Per la mia prestazione centomila scellini mi sembrano una cifra giusta». Ci volle un po' prima che Thomas dicesse: «D'accordo, per questa volta è andata. Però in futuro il tuo punto di riferimento dovrà essere questa scrivania, non quella del piano di sopra». Era evidente, tuttavia, che una sponsorizzazione «estorta» non era esattamente il modo migliore per avviare una collaborazione.

Al momento delle valutazioni di fine anno, Thomas e io eravamo entrambi contenti che ne rimanessi fuori. Tra di noi non correva buon sangue, e non me la sentivo di andare avanti così per altri cinque o dieci anni. Perciò alla fine della nostra prima e unica trattativa gli dissi: «Senti Thomas, siamo partiti con il piede sbagliato, le cose sono andate storte. Sono convinto di non avere alcuna colpa e di non avere niente da rimproverarmi, anche se tu la pensi diversamente. Però non possiamo andare avanti così. Tu non mi piaci e io non piaccio a te. Possiamo cedere un po' per uno e darci una calmata, oppure possiamo lasciare le cose come stanno».

Fu il primo passo nella direzione giusta.

Poco dopo Thomas ebbe l'idea del lancio dall'edificio più alto al mondo, le Petronas Twin Towers di Kuala Lumpur, la capitale della Malesia. In corsa per il progetto c'erano lo svizzero Ueli Gegenschatz, l'americano Frank Gambali e il sottoscritto. La spinta finale la diede proprio Thomas, secondo cui se qualcuno doveva farlo, doveva essere un austriaco. Quel lancio fu il primo progetto comune con Thomas, e fu un grande successo. In tutto il mondo i giornali dedicarono ampio spazio al mio salto e a Red Bull. Quello stesso anno saltai dalla statua del Cristo Redentore di Rio de Janeiro, un altro progetto che Thomas e io pianificammo insieme. Fu una svolta nella nostra collaborazione. Ormai sapevamo di essere due bravi professionisti.

Naturalmente, il denaro era sempre oggetto di discussione, ma da parte mia davo più importanza alla lealtà e all'onore, anche se il mio atteggiamento di sfida rischiava di sortire l'effetto opposto. Allora non conoscevo ancora bene Mateschitz, e non sapevo se in caso di tensione si sarebbe schierato dalla mia parte o da quella di Überall. Di solito il presidente di una società preferisce prendere le parti dei propri collaboratori, e con ogni probabilità Mateschitz non fa eccezione, pensavo allora. Avrebbe potuto ribattere: «Se credi di poter scrivere lettere di denuncia contro i miei collaboratori, allora non hai le caratteristiche giuste per essere un atleta Red Bull». In tal caso avrei anche potuto dire addio a casco e paracadute.

Non dimenticherò mai il mio primo incontro a tu per tu con Dietrich Mateschitz. Da lontano lo vidi venire verso di me al Flugtag di Berlino, nel 1997. Ha l'aria amichevole, e sembra un uomo carismatico, pensai mentre cercavo di decidermi se dargli del tu o del lei. Se avessi iniziato dandogli del

tu e lui avesse fatto altrettanto, sarebbe stato grandioso, ma non ne ero così sicuro. Mentre si avvicinava, mi ripetevo che potevo permettermelo: ero un atleta e avevo già fatto parecchio per l'immagine della sua azienda. E poi gli altri sarebbero rimasti colpiti: «Come? Sei così in confidenza con Mateschitz?» Che guaio, però, se mi avesse risposto: «Ehi, ragazzino, ascoltami bene: datti una calmata. Il fatto che ti sia lanciato nel vuoto un paio di volte non significa che puoi permetterti di darmi del tu». Credo di essermi deciso solo nel momento in cui mi porse la mano. *Ding, ding, ding, ding,* e poi, come la ruota della fortuna quando gira sempre più lentamente, *tac, tac, tac:* «Salve, come stai?»

Capii subito che andava bene così.

Tra di noi fu subito intesa. Nutrivo per lui un grandissimo rispetto, e si rivelò il tipo cordiale e carismatico che mi era sembrato a prima vista. Un altro motivo per cui ci intendiamo bene è che non gli ho mai rotto le scatole. Fin da subito mi ha dato il suo numero di telefono, ma non l'ho mai chiamato per dirgli: «Ehi, Didi, mi serve una cosa». E tanto meno: «Dietrich, bello, potresti mica?… Il mio amico e io avremmo bisogno di…» Come atleta Red Bull ho cercato fin dall'inizio di essere il più autonomo possibile. Sono sempre contento di incontrare Mateschitz, ma non sento la necessità di andare in vacanza con lui. Non voglio che venga a crearsi un rapporto di dipendenza personale: Accidenti, ora mi tocca fare questo o quest'altro e invece non ne ho voglia! Però lui ha fatto così tanto per me, e nella vita i favori bisogna restituirli.

Con Red Bull come partner arrivarono i soldi che non avevo mai avuto. Allo stesso tempo, però, sapevo di dover trovare luoghi spettacolari da cui lanciarmi. Saltare da un punto qualunque è un conto, ma tuffarsi da luoghi conosciuti in tutto il mondo è un'altra cosa. Come base jumper cercavo luoghi simbolo. L'importante era che fossero unici. E poi non dovevo nascondermi.

All'epoca nei video dei lanci gli occhi degli atleti erano pixellati, e se parlavano lo facevano con voce distorta e dando le spalle alla telecamera. Dire che i base jumper si muovevano in una zona grigia sarebbe riduttivo: la maggior parte dei lanci era illegale, punto e basta. Tutto avveniva nell'ombra. «Ehi, posso portarti con me, ma non devi raccontare in giro che di notte ci buttiamo giù da quel ponte, altrimenti lo viene a sapere la polizia.»

Da parte mia, decisi di percorrere una strada nuova. Se volevo fare una cosa che vedessero tutti, allora non potevo nascondermi. Inoltre, decisi anche di trattare i miei progetti in maniera sostanzialmente diversa da come facevano gli altri jumper. Per fare un paragone con la Formula 1, non volevo essere solo il pilota, ma anche ricoprire altri due o tre ruoli. Il pilota di Formula 1, infatti, collabora allo sviluppo e al design della vettura, guida e incoraggia la squadra, e questo amplia la sua sfera di competenze e la sua prospettiva. Per quanto mi riguarda, affrontavo i miei progetti in modo professionale, sapevo sempre con precisione quello che facevo, programmavo ogni cosa con largo anticipo e con la massima cura. È così che sono diventato il risk manager di me stesso.

Di nuovo in modalità missione

Art Thompson non cerca neppure di convincermi a tornare indietro. Al telefono mi dice soltanto: «Aspettami, sto arrivando!» ma sa che è inutile. Quando arriva, con lui c'è Richard Ungerhofer, il mio amico e braccio destro Richie, che negli ultimi anni ha organizzato e coordinato tante cose per me. Insieme, lui e Art cercano di rimettere in sesto un disgraziato in lacrime nell'atrio dell'aeroporto di Los Angeles. La loro missione è confortarmi. «Non c'è problema, Felix, ti capisco», mi dice Art. «La pressione è semplicemente troppa. Non preoccuparti.»

Per essere il responsabile di un progetto gigantesco come il Red Bull Stratos, Art è un tipo anche troppo sensibile ed emotivo. Nonostante la situazione difficile, non gli passa neppure per la testa di imprecare o di criticarmi. Si mette semplicemente a mia disposizione, mi adotta, in un certo senso. Non dice: «Ti ha dato di volta il cervello? Credi che tutta questa gente stia lì ad aspettare te?» Piuttosto: «Il professionista sei tu, e qualunque cosa tu decida ne tireremo fuori il meglio. Ho già telefonato, procederemo come stabilito. Non possiamo e neppure vogliamo annullare il prossimo test nella tuta a Brooks, ma con Robert Rowe ho trovato un pilota dell'Air Force che prenderà il tuo posto, così riusciremo a sapere se la capsula e i sistemi funzionano davvero in condizioni reali. Stratos va avanti, quindi per il momento puoi tornartene a casa e trovare il modo di risolvere il tuo problema».

Quale altro capo al mondo sarebbe capace di reagire così? E alle sei del mattino! È proprio quello che mi serve in questo momento: qualcuno che allenti la tensione, che mi dia spazio per respirare. Finalmente un po' d'aria!

Nell'atrio dell'International Airport di Los Angeles capisco una cosa: certe situazioni della vita non si possono forzare. A volte ci vuole il coraggio di dire: Okay, adesso rallentiamo, e quello che perdiamo ora lo recupereremo più avanti. Insistere è soltanto peggio. La pressione genera altra pressione uguale e contraria, questo è poco ma sicuro.

Art capisce che questa è una di quelle situazioni, e mi lancia addirittura un salvagente: «Possiamo anche mandare tutto all'aria, Felix. Possiamo dire che il medico ha trovato un'alterazione nel tuo ritmo cardiaco. Potresti benissimo avere problemi al cuore di cui finora nessuno sapeva niente».

«*Thanks for the offer, but no, thanks.* Per me non è un'opzione valida. Se questo è il mio limite, allora l'ho appena raggiunto: quella maledetta tuta. Però non inventerei mai la storia del problema al cuore solo per tirarmene fuori.»

Speravo che qualcuno mi capisse: D'accordo, riesce ad arrivare fin qui ma non oltre. Ha esplorato i suoi limiti e adesso li ha trovati. E questi limiti non erano ciò che tutti potevano pensare. Non era la grotta più profonda o il salto più alto. E non era il muro del suono. Era la tuta, tutto qui.

Subito dopo chiamo Christopher Reindl, il mio referente di Red Bull a Salisburgo per il progetto Stratos, e gli racconto tutto. Lui mi dice: «Torna a casa e ne parliamo». Prima di salire sull'aereo per l'Austria, dico ad Art e Richard: «*See you, guys.* Ci vediamo!»

«*Are you coming back?*»

Non lo so.

In aereo, un Boeing 747, rimango seduto per undici ore. Undici ore per riordinare le idee. Undici ore di tranquillità. Torno a vedere il mondo dall'alto, e finalmente so che non devo più infilarmi in quella tuta. È questo che conta. Ho eliminato un enorme fattore di stress. Ho semplicemente annullato un esame, nient'altro. Grazie al cielo! E più mi avvicino a casa, più il mio umore migliora. Ritroverò la mia famiglia, i miei amici e soprattutto la mia ragazza, Nicole. Mentre volo sull'Atlantico il barometro del mio stato d'animo passa da: È finita, non ce la faccio a: Okay, vediamo se c'è una soluzione. Atterrato a Salisburgo, sono già uscito dalla modalità fuga e sono di nuovo in piena modalità missione: Che cosa posso fare? Niente Stratos, niente lanci, niente tuta. Devo rimettermi in carreggiata. Ora in ballo ci

sono solo io, non i media, né il marketing, gli sviluppi e i test. C'è solo la testa dell'uomo Felix Baumgartner.

Amo gareggiare, e conosco le sfide sportive. Ma adesso la sfida non è fisica, bensì mentale: il mio problema con la tuta. Devo affrontarlo come fa mio padre quando va in un negozio per un reclamo: devo uscirne con quello che voglio.

Christopher viene a prendermi all'aeroporto di Salisburgo. Ci sediamo a un tavolino del bar dell'Hangar 7, un capolavoro di vetro e acciaio costruito da Red Bull.

«Come stai? Te la senti di andare avanti?» mi chiede Christopher. «Dipende tutto da te. È vero che abbiamo investito un mucchio di soldi e di tempo, ma non è questa la cosa importante. Se non ce la fai, non ce la fai e basta. Devi essere in forma al cento per cento, altrimenti lasciamo perdere. In ballo ci sono il nome di Red Bull e la sua reputazione, e non è poco.»

Lo rassicuro. Gli dico che voglio andare avanti a tutti i costi, devo solo sgomberarmi la testa. Il fatto è che non ho idea di come fare. Ma Christopher si è già attivato, mentre ero ancora in aereo. Si è messo in contatto con Bernd Pansold, il direttore del DTC, il Diagnostics & Training Centre di Thalgau che Mateschitz ha fatto costruire per gli atleti Red Bull. Mateschitz ha pensato: Spendo un mucchio di soldi per i miei atleti, ma spesso non sono assistiti in maniera ottimale. Dobbiamo costruire un centro privato tutto per noi. E così ha creato qualcosa che non ha rivali nel mondo.

Il centro di Thalgau offre agli sportivi la possibilità di allenarsi usufruendo di un servizio completo di assistenza e diagnostica delle prestazioni. Comprende proprio tutto: centro fitness, ergometro, tapis roulant, biciclette, fisioterapisti, psicologi, medici dello sport ed esperti di varie discipline sportive. Campioni di Red Bull come Lindsay Vonn, Andreas Goldberger e Sebastian Vettel svolgono qui i test, le terapie o la riabilitazione dopo gli infortuni.

Bernd Pansold conosce il corpo umano come pochi altri. Non l'ho mai incontrato, ma spero possa aiutarmi. Non sono mai stato a Thalgau, mi sono sempre rivolto a un personal trainer.

Christopher mi spiega che Pansold intende farmi un check up sia fisico sia mentale, in modo da poter valutare le mie condizioni attuali. Sono scettico, ma acconsento.

Al DTC passo la prima giornata a fare test di fitness, di rendimento e psicologici. I risultati non sono buoni. Non sono mai stato uno sportivo di resistenza, ma uno scattista dotato di grande forza, quindi nelle prove di resistenza ottengo risultati mediocri: una vera e propria festa per un diagnosta delle prestazioni sportive che ha lavorato con i migliori atleti del mondo. Anzi, un massacro. Avrà pensato che per tanti anni il signor Baumgartner non si è mai sentito in dovere di farsi vedere da queste parti, convinto di non avere bisogno di niente, a differenza di tutti gli altri colleghi. Pansold mi sta a sentire quando cerco di spiegargli che la resistenza non è il mio problema, ma lo fa solo per cortesia. È come un giudice che ascolta un'arringa per due ore, ma intanto ha già formulato il suo verdetto.

Anche nei giorni successivi mi sottopongo ai suoi test, e alla fine di ogni giornata mi sbatte in faccia la sua diagnosi: «I numeri non mentono. Se non sei fisicamente a posto, ti stressi più in fretta». Poca resistenza uguale bassa sopportazione dello stress. Naturalmente, questo è vero solo fino a un certo punto. C'è stress e stress, altrimenti ogni sportivo di resistenza sarebbe il candidato perfetto per Stratos. Se ne starebbe seduto per dieci ore in quella tuta pensando: Dio, che noia! Invece non è così, vi sono moltissime altre componenti. Quello che non vedo in Pansold è la capacità di fare diagnosi individuali e di decidere che cosa occorra realmente a un atleta. Probabilmente, quando lavorava nella DDR nessuno si interrogava sulle necessità dei singoli. La stessa cosa succede oggi in Cina, dove i genitori affidano i loro figli di tre anni alle fabbriche di talenti con la speranza che dieci anni dopo vincano l'oro alle Olimpiadi. In Cina adottano un unico metodo di allenamento, lo stesso uguale per tutti, indipendentemente dal tipo di disciplina sportiva o di personalità dell'atleta. Chi è troppo debole viene espulso dal sistema e avanti il prossimo.

«Posso aiutarti», mi assicura Pansold dopo una settimana di allenamento sulla resistenza. «Non possiamo farti andare lassù, se prima non otteniamo i risultati giusti. Lo devi a Red Bull, e anche a te stesso.» Il concetto è chiaro: l'azienda ha lanciato il progetto, l'ha finanziato e mi ha dato fiducia, quindi ha tutto il diritto di pretendere il massimo da me. Se qualcosa andrà storto, almeno potrà dire: «Abbiamo fatto tutto ciò che era umanamente possibile, e Felix era a posto. Poi è andato fuori di testa ai 34.000 metri, ha aperto il portello della capsula, si è tolto il casco e purtroppo non ce l'ha fatta». Non

mi rimane altra scelta che finire l'addestramento con Pansold, vada come vada.

Qual è la preparazione giusta per reggere un salto dai confini dello spazio e superare il muro del suono? Se vuoi correre la maratona, ci sono valori di riferimento da raggiungere per potercela fare. Ma quale preparazione è prevista per lanciarsi da 39.000 metri? Chi può saperlo è Joe Kittinger, l'ex pilota dell'Air Force statunitense che nel 1960 è stato il primo uomo a saltare nel vuoto con un paracadute da 31.000 metri.

In uno dei suoi lanci Kittinger perse per un attimo i sensi perché aveva cominciato a ruotare in aria. Se ruotando superi una determinata velocità, il sangue cerca il punto più debole per lasciare il corpo, cioè gli occhi. Quando la forza G è negativa, comprime il sangue nella testa; quando è positiva, il sangue va alle gambe, dove il fisico ha una resistenza relativamente alta.

Se il sangue defluisce dalla testa vedi tutto nero: è quello che si chiama *black-out*. Se il sangue viene compresso nella testa con una forza pazzesca vedi tutto rosso (*red-out*), e qui il fisico è estremamente sensibile. Se poi la velocità di rotazione aumenta ancora, può addirittura accadere che il cervello si stacchi dal tronco encefalico. Per evitare che si arrivi a tanto, Luke Aikins, il nostro consulente di skydiving, ha sviluppato un «G-metro», che misura la velocità di rotazione. L'abbiamo tarato su 3,6 G: se dovessi superare tale valore per più di sei secondi, entrerebbe in funzione il parafreno, che mi salverebbe dal cosiddetto *flat spin*, o «entrata in vite». Almeno in teoria. Quindi, se tutto va bene resto appeso al paracadute, torno giù e sono salvo.

Quando al nostro primo incontro, nel 2008, chiesi a Kittinger come si fosse preparato al lancio, mi rispose così: «Abbiamo girato in tondo in caserma, nient'altro». Prima del suo salto stratosferico, quindi, Kittinger aveva dei valori presumibilmente peggiori dei miei.

Allora dico a Pansold: «Capisco quello che dici, ma non sono d'accordo. Qual è lo scopo? Faccio un test di ingresso, ma è molto più importante il risultato del test di uscita. Data la scadenza per i test a Brooks, ci rimane pochissimo tempo per l'addestramento. Che cosa dobbiamo ottenere prima di allora?»

Naturalmente, Pansold non vuole indicare un dato preciso. E come potrebbe? Da parte mia, però, so di dover raggiungere a tutti i costi

l'obiettivo e seguire le indicazioni di Red Bull. E se non dovesse funzionare, saprò di avere fatto il possibile.

Arrivo alle nove del mattino e faccio esattamente ciò che mi ordina il medico. Ogni giorno devo sottopormi a un test del lattato, un componente dell'acido lattico che si riversa nel sangue durante l'attività anaerobica dei muscoli. Con l'aumento delle prestazioni aumenta anche il lattato nel sangue, e per misurarlo basta un semplice prelievo di sangue dal lobo dell'orecchio alla fine di una sessione di allenamento. E a forza di punture tutti giorni, le orecchie mi fanno male.

Il mattino faccio bicicletta e il pomeriggio allenamento mentale, o viceversa. È estremamente faticoso e perdo molto peso, ma è bello sapere di essere in grado di sopportare, se necessario, la stessa fatica di un atleta di resistenza. Fa bene alla mia autostima. Ora so che qualunque cosa mi troverò davanti nella vita non sarà mai del tutto insormontabile.

In palestra la giornata è monotona. Accanto a me si allenano un portiere di calcio, una karateka, uno sciatore d'acqua e un pattinatore in linea, e tutti fanno la stessa cosa: pedalano. Tanti sport diversi, tante personalità differenti. Il portiere deve riprendersi da un brutto infortunio, la karateka si prepara per una gara, lo sciatore si è rotto una gamba che si è saldata malamente e il pattinatore ha problemi di resistenza, ma tutti seguono il medesimo programma, con varianti minime.

Anche la parte psicologica dell'allenamento è noiosa. La mia consulente è una ragazza sulla ventina. Non è mia intenzione criticare i giovani, ma a quell'età sei appena uscito dall'università e non hai la minima esperienza di atleti internazionali che gareggiano ad altissimo livello. La ragazza prende gli esercizi dal manuale così come sono riportati, mi collega all'apparecchio che misura le onde cerebrali, mi insegna tecniche di rilassamento e mi inonda di musica new age. Certo, lo capisco, è importante che mi rilassi, però sono scettico, non posso credere che basti questo per risolvere i miei problemi con la tuta. Teniamo conversazioni artificiose, tutto come da programma. Ho la costante sensazione che nessuno dei nostri colloqui riguardi davvero me. Probabilmente, al prossimo che incontrerà racconterà le stesse cose, senza considerare il suo caso specifico.

Decido di prendere in mano la situazione, come in un'autoterapia. Provo con l'immersione, e mi ritrovo con lo stesso problema di sempre: respirare sott'acqua con le bombole dell'ossigeno. Per me è difficile quasi quanto

indossare la tuta. Con l'erogatore in bocca respiro a fatica e ho la sensazione di soffocare. La maschera di gomma preme sul viso e l'aria fa un rumore innaturale: sono prigioniero in un mondo a parte, proprio come con la tuta.

Tuttavia, l'allenamento sott'acqua potrebbe aiutarmi. Chiamo Christian Redl, un apneista di Vienna, e gli chiedo di passare da me con la sua attrezzatura. «Dai, alleniamoci un po' al centro Rif!»

Christian mi spiega come abituarmi alle difficoltà di respirazione e allo stress attraverso un allenamento funzionale per i polmoni. Mi fa usare un apparecchio che permette di regolare la difficoltà di respirazione mediante una membrana flessibile: più la membrana è chiusa, maggiore è la resistenza, e quindi è più difficile inspirare. Può essere utilizzato ovunque, anche sul divano davanti al televisore: molletta al naso, apparecchio regolato, pressione sulla bocca, e lo stress è garantito.

Joe Kittinger mi aveva spiegato che i piloti degli aerei da combattimento adottano sistemi che aumentano la pressione di espirazione. I piloti non devono vincere una resistenza solo durante l'inspirazione, ma anche durante l'espirazione. È uno stress pazzesco, perché richiede uno sforzo enorme. La bravura dei top gun, infatti, è quella di saper prendere decisioni anche in queste condizioni, e al tempo stesso di garantire una prestazione altissima.

Mi immergo quasi ogni sera. All'inizio riesco a stare sotto solo per cinque o sei minuti, poi devo risalire e respirare senza maschera. Però miglioro a ogni immersione, e a un certo punto riesco a resistere fino a svuotare la bombola, cioè per quasi un'ora e mezzo. Metto un cronometro sul fondo della vasca e cerco di salire e scendere solo attraverso l'inspirazione e l'espirazione: espiro, scendo e fermo la discesa poco prima di toccare il fondo con un'inspirazione profonda. Provo a muovermi sott'acqua per abituarmi all'attrito, mi impongo nuovi obiettivi che mi distraggano dallo stress della respirazione.

Adesso nuoto più tranquillamente. Non con la placidità di una manta, ma non sono neppure frenetico come all'inizio. Respiro in maniera più regolare e consumo molto meno ossigeno. Agito poco le mani e sbatto le gambe come fossero pinne. L'apnea mi dà sicurezza. È la mia personalissima strada, parallela a quella imposta da Pansold ma in direzione contraria.

Durante i tre mesi in Austria mi tengo in contatto con Art, negli Stati Uniti. «Come va lì da voi? A che punto siamo? Tutto bene?» Voglio fargli capire che il mio interesse è vivo e che ci tengo a essere informato su ogni aspetto del progetto. I test a Brooks sono sempre più vicini, quindi il mio tempo nella zona di comfort in patria è quasi agli sgoccioli. Arriva il giorno del colloquio finale, ma Pansold non si presenta. Mi fa sapere che è impegnato in una riunione. Ho seguito per tre mesi il suo durissimo programma di allenamento, e adesso non si presenta al colloquio finale. Al suo posto manda Martin Pfeifenberger, con il quale ho fatto quasi tutti gli allenamenti.

«Congratulazioni, sei passato da pessimo a mediocre», mi dice. Considero l'assenza di Pansold e queste parole una grandissima mancanza di rispetto, l'ennesima dimostrazione di quanto sia importante sviluppare una certa sensibilità per chi ci sta intorno. Dire addio a Thalgau, quindi, non mi costerà particolare fatica.

Certo, dopo questi tre mesi passati a pedalare sono ben lontano dal mio obiettivo. Non so che cosa succederà quando mi infilerò di nuovo nella tuta, però mi rimane ancora del tempo: abbiamo messo in conto un mese per abituarmici un po' alla volta. Ogni giorno una prova. Ogni giorno nella capsula a eseguire la procedura completa, in modo che quando andremo dall'Air Force a Brooks potremo dare il massimo.

Il gruppo di lavoro di Pansold ha un programma preciso anche per questo periodo: dovrò attenermi al piano di allenamento e continuare con la bici. Mi danno il calendario per il viaggio, ma come pensano che possa pedalare ogni giorno laggiù? Cambierò hotel molto spesso, e chiunque sia mai stato negli Stati Uniti sa benissimo che gli alberghi americani non sono certo famosi per avere un'ampia offerta di bici a noleggio. Christopher trova la soluzione: il mio amico Richard, che è rimasto a Los Angeles, mi troverà una bici adatta.

Con mio enorme stupore, scopro che Red Bull ha un suo centro sportivo anche negli Stati Uniti, e proprio dietro casa mia, a Santa Monica. È diretto da Andy Walshe, che in un certo senso è la versione americana di Pansold. Richard si procurerà una bici da lui.

Quando lo incontra nel suo ufficio, nota che sulla parete sono appese lettere di ringraziamento di famosissimi campioni del football americano, del baseball, dello sci e dell'hockey su ghiaccio. «Grazie per l'allenamento!»

Oppure: «Grazie per l'aiuto che mi hai dato». Richard chiede a Walshe il perché di tanti ringraziamenti, e lui gli spiega che dirige un centro di addestramento che ha ottimi psicologi dello sport. Walshe collabora regolarmente perfino con i Navy SEAL, le forze speciali americane. È incredibile: l'uomo che gli sta davanti è il luminare americano della diagnosi delle prestazioni, e noi ci siamo rivolti a lui solo per avere una bici! A volte le cose ti cadono proprio davanti al naso.

Richard non si fa sfuggire l'occasione. Chiede a Walshe se prenderebbe in considerazione l'idea di lavorare con me, e se sarebbe disponibile a incontrarmi a Salisburgo. Walshe si dimostra subito entusiasta: conosce il nostro progetto, ma non era informato dei miei problemi. Dato che così, sui due piedi, ipotizza una causa psicologica, suggerisce di far intervenire anche uno psicologo sportivo che ritiene adatto al mio caso, Mike Gervais. Quando Richard mi racconta del suo incontro con Walshe sono elettrizzato.

Poco dopo il loro incontro Andy Walshe arriva a Salisburgo. Ci incontriamo all'Hangar 7, e fin dai primi minuti della nostra conversazione mi rendo conto che è l'uomo giusto. Ha personalità, nonché l'esperienza che fa al caso mio. Conosce il metodo di Pansold, l'ha studiato quando ha avviato lo stesso centro Red Bull in America. Apprezza il suo lavoro, però sa che gli atleti americani devono essere allenati in maniera diversa.

«Ci vuole equilibrio, ma anche destrezza, e ogni tanto devi andare a fare surf con i tuoi atleti. Si può raggiungere la meta in tanti modi, non esiste una sola strada.» A quanto pare, sotto il profilo degli allenamenti sono più americano che austriaco.

All'Hangar 7, dove tre mesi prima avevamo quasi sepolto il progetto Stratos, trovo un accordo con Andy Walshe: andrò da lui. Vogliamo sfruttare il mese che ci resta prima dei test a Brooks per la preparazione psicologica. Walshe e io siamo entrambi sicuri che la bicicletta, da sola, non mi aiuterà a vincere la paura della tuta. Con sentimenti contrastanti ma fiducioso, salgo sull'aereo per Los Angeles e torno al mio obiettivo.

Con il piano di battaglia di Andy Walshe il progetto Stratos entra in una nuova fase, che ha inizio dall'incontro con tutto il mio team a Lancaster, in California. Poco prima della riunione Andy mi prende da parte.

«Felix, per prima cosa parlo io con il team, e insieme con Mike Gervais tastiamo l'umore generale. Tu aspetta fuori: i tuoi uomini parleranno più

liberamente se non ci sarai. Abbiamo bisogno di sapere a che punto siamo, quanta fiducia hanno ancora in te.»

Andy e Mike entrano dunque in sala riunioni per conoscere il mio team, cioè le persone che ho piantato in asso tre mesi fa, dopo l'ultima notte insonne a Santa Monica. Dopo quella che a me sembra un'eternità, finalmente i due escono dalla sala e Andy mi dice: «Felix, là dentro nessuno crede più in te».

È dura. Secondo Andy, il team pensa che avrei dovuto passare più tempo nella tuta fin dal principio. Dicono che ho voluto semplificarmi la vita, che ho nascosto i miei problemi e che non ho lavorato abbastanza su di me. Tutti col pollice verso. A quanto pare, hanno detto testualmente: «E ora in quattro settimane dovrebbe imparare a resistere per cinque ore nella tuta? Non ce la farà mai».

«In un modo o nell'altro devi riconquistare il comando», mi suggerisce Andy. «Non importa come ci riuscirai. Hanno bisogno di una persona in cui credere, e quella persona puoi essere solo tu. Sei tu l'atleta, tu hai la competenza di paracadutista e base jumper. Dal punto di vista sportivo, sei sempre tu quello che ammirano. Non so ancora suggerirti quale sia il modo migliore per farlo, ma ora vai là dentro e mettiti d'accordo con i ragazzi sul programma di lavoro per le prossime quattro settimane.»

Entro nella sala riunioni e so di avere una sola possibilità: devo mettere le carte in tavola con le figure chiave del progetto. Ci sono tutti: Joe Kittinger, Art Thompson, i tecnici e Mike Todd, lo specialista della tuta. Sono seduti l'uno di fianco all'altro su un lato del tavolo. Sull'altro lato ci sono solo io, e accanto a me otto sedie vuote. Perfino Mike, che ho sempre considerato un mio fedelissimo amico, sta dall'altra parte. Mike è un professionista, e sa che ora non è questione di sensibilità: lui è quello che mi infila la tuta, e non vuole ritrovarsi a tirarmene fuori cadavere solo perché non mi sono preparato a dovere.

Questo schieramento dimostrativo è per me un'amara delusione. Negli ultimi tre anni ho avuto un unico momento di debolezza, e il problema con la tuta non l'ho certo provocato io, è venuto fuori e basta. È come se uno soffrisse di vertigini e gliene facessero una colpa.

In Austria ho lottato contro questo ostacolo per tre mesi. Ho lavorato sodo, ma scopro soltanto ora che nel frattempo il mio team sgobbava giorno e notte con la convinzione che me la stessi spassando a casa mia. E ora che mi vedono tornare tranquillo sono risentiti, pensano che dia per scontato il fatto che mi perdoneranno. Sedendosi dall'altro lato del tavolo hanno voluto manifestarmi questo malumore. Mi trovo davanti a una giuria e cerco di giustificarmi.

«Ragazzi, nelle prossime quattro settimane farò tutto ciò che serve per portare avanti questo progetto. Vi chiedo due cose soltanto: di non iniziare prima delle nove del mattino e di avere un'ora di pausa al giorno per pranzare come si deve, non al fast food come fate voi. Tutto il resto non è un problema.» E come reagiscono? Accettano tutti, l'uno dopo l'altro, e mi offrono una seconda possibilità.

Mike Gervais prende la parola: «Se il team è d'accordo, inizierei con questo: il casco. La tuta ti procura ancora troppo stress, Felix. Cominciamo con una sola delle cose che ti fanno stare male».

Quindi Mike è a bordo. E io con lui.

Rischio? No, grazie!
Come sono diventato base jumper

Il concetto di sicurezza mi accompagna da tutta la vita. Sono sempre stato uno spericolato, ma uno spericolato con una spiccata tendenza alla sicurezza. Anche da bambino, non mi tuffavo mai di testa in un lago senza prima avere verificato quanto fosse profonda l'acqua, o se ci fossero degli scogli nascosti.

Nel base jumping esistono diversi fattori di rischio, quindi bisogna conoscere ogni singolo aspetto e relativi pericoli. Non mi sono mai affidato alla fortuna, ma ho sempre contato sulle mie capacità, su una buona preparazione e sulla tecnica.

Certo, è sempre pericoloso lanciarsi nel vuoto, ma non credo di fare niente di diverso da chi sale su un aereo. Valuto i rischi. Se ogni anno precipitasse un velivolo di una data compagnia perché la manutenzione è scarsa o perché i piloti sono sovraffaticati, qualunque persona normale direbbe: «Scegliamo un'altra compagnia!»

È una cosa comune: nessuno vuole rischiare troppo, e nessuno vuole farsi del male. La mia storia si svolge a un livello di rischio più elevato, ma il concetto è lo stesso. Nel mio sport ho sempre cercato di imparare dagli errori degli altri. Ho letto molti resoconti di incidenti per capire com'è andata: Che cos'ha sbagliato? Perché è morto? Perché si è ferito? Perché l'elicottero è precipitato? E così via. Spesso ho dovuto riconoscere che anch'io avrei potuto commettere i medesimi sbagli. In un certo senso, traggo vantaggio dalle sventure degli altri. Perché non credo occorra commettere ogni errore in prima persona per imparare. È soprattutto per questo che sono ancora vivo dopo diciassette anni di sport estremi.

In tutta la mia carriera mi sono ferito solo due volte: la prima a un piede, quando in un lancio avrebbe dovuto aiutarmi mio fratello, e la seconda quando mi sono rotto il braccio sinistro con il deltaplano. In quel braccio ho ancora una piastra con dodici viti. A differenza del lancio fallito con mio fratello, nel caso del deltaplano l'errore è stato solo mio. All'epoca avevo esperienza di parapendio, ma un amico che andava in deltaplano mi convinse a provarci, solo per una volta. Prendemmo un vecchio deltaplano per principianti, salimmo in cima a una pista facile e mi disse: «Molti credono di dover fare pressione sul telaio alla partenza, invece quando prendi lo slancio devi tenere il muso del deltaplano rivolto in basso, poi tirare finché a un certo punto ti alzi in volo».

Una mia caratteristica è che faccio sempre esattamente quello che mi dicono, nel bene e nel male, anche quando l'istinto mi suggerisce diversamente. Quindi cominciai a correre spingendo il muso del deltaplano verso il basso. Correvo a più non posso e mi rendevo conto di non guadagnare slancio, finché inciampai, caddi in avanti e il trapezio mi spezzò il braccio. Mi tirai su con una certa fatica e pensai: Cominciamo bene. Poi d'un tratto mi resi conto che il braccio sinistro aveva qualcosa che non andava. Riuscivo a muovere le dita, ma la parte superiore dell'arto si era spezzata. Eravamo nel bel mezzo del nulla, e ci volle un'ora prima che arrivasse l'ambulanza. Lo choc fu brevissimo, poi sentii un dolore lancinante. Durante il viaggio all'ospedale di Berchtesgaden mi imbottirono di antidolorifici. Nonostante lo stordimento dei farmaci, ricordo ancora un vecchissimo apparecchio per raggi X, uno stetoscopio antiquato e un mazzuolo di legno. Pensai: Oh, Signore! In che razza di ospedale mi hanno portato? Ma quegli apparecchi del passato erano semplicemente lì in mostra, non per essere usati.

Chiesi al mio amico di telefonare ad Artur Trost, che aveva rimesso in sesto un piede allo sciatore Hermann Maier quando se l'era fracassato in un incidente in moto. Non volevo essere operato in quell'ospedale del Medioevo. Trost predispose tutto affinché venissi trasferito a Salisburgo, dove fui operato al braccio. Fu un'operazione estremamente complessa, perché era coinvolto il nervo radiale, indispensabile per sollevare e abbassare la mano. Se questo nervo smette di funzionare, si ha la cosiddetta «mano cadente».

Per raggiungere i frammenti d'osso dovettero aprirmi tutto il tricipite con un divaricatore. Non una cosa semplice, quindi, ma fu una lezione importante: se vuoi imparare qualcosa, fai una scuola come si deve. Solo perché il mio amico era bravo con il deltaplano non significava che fosse anche un bravo istruttore.

A parte quell'incidente, nella vita non ho mai subito fratture. Facendo motocross mi sono rotto qualche legamento, ma per il resto sono rimasto intatto. Quelle tre settimane di gesso al braccio sono state un vero e proprio inferno, ma non è stato nulla rispetto a quello che deve avere sopportato la base jumper Karina Hollekim nel 2006, quando durante un lancio di routine il suo paracadute non si è aperto e cadendo si è procurata venticinque fratture; dopo che i medici le hanno rattoppato le gambe hanno dovuto riaprirle i punti, perché la terra che si era infilata nella ferita aperta le aveva causato infezioni tremende! Non riesco nemmeno a immaginarlo. Forse in una situazione del genere vedi tutto da una prospettiva diversa, e puoi considerarti fortunato se riesci a dormire una notte intera.

Sono uno che soffre moltissimo quando si ferisce, per questo sono sempre così cauto. Ho il terrore di farmi male, e non sopporto gli ospedali. Tre giorni in corsia e vado fuori di testa. Ho il gene del «basta che non mi faccia male», quindi sono sempre molto prudente, ovunque mi trovi e qualunque cosa faccia. L'ho dimostrato anche all'inizio come base jumper. Fin da bambino mi piaceva arrampicarmi sulle rocce e guardare nel vuoto. Pensavo: Che bello se potessi tuffarmi di testa e arrivare di sotto sano e salvo! In un modo o nell'altro, quel pensiero mi ha sempre accompagnato. Proprio come un sogno che si ripresenta fin dall'infanzia: corro per strada, faccio due o tre passi e poi mi alzo in volo. Così, semplicemente. È il sogno della mia vita.

Da piccolo disegnavo paracadutisti. All'inizio degli anni Novanta vidi un film in cui due ragazzi prendevano la rincorsa nel Parco nazionale di Yosemite, negli Stati Uniti, e si buttavano giù da un'immensa parete rocciosa come se niente fosse. Pensai che fosse una follia, ma da allora l'idea di provare il base jumping non mi ha più abbandonato, anche se non l'ho perseguita in maniera coerente, perché in fondo ero un paracadutista. Allora Internet non era ancora diffuso, e nessuno di noi paracadutisti sapeva esattamente che cosa fosse il base jumping, né conoscevamo qualcuno che lo praticasse.

L'unico del nostro giro di conoscenze che avesse mai fatto base jumping era Hans Ostermünchner, di Bad Tölz. Hans riparava e vendeva paracadute, e una volta (e solo una) aveva provato il base jumping, per sapere che cosa si provasse. Nel suo negozio, però, c'era un americano che lavorava come *rigger* (il tecnico specializzato che controlla e ripiega i paracadute), faceva base jumping e si diceva desse lezioni. Si chiamava Tracy Lee Walker.

Chiesi ad Hans il numero di Tracy, lui me lo scrisse su un foglietto. Quel pezzo di carta ha rappresentato una svolta nella mia vita. Se non avessi chiesto quel numero, probabilmente sarei rimasto per sempre un meccanico. E la cosa ancora più incredibile è che me lo sono portato dietro nel portafoglio per quasi un anno e mezzo! Allora ero sempre squattrinato, e un corso di base jumping con Tracy, lo capivo da solo, sarebbe sicuramente costato un mucchio di soldi. Quindi pensai che finché non avessi avuto il denaro, avrei fatto bene a non chiamare neppure. Quando finalmente mi decisi a comporre quel numero, il foglietto era logoro, ingrigito dalle monete che vi si sfregavano contro.

Tracy rispose con un accento quasi incomprensibile. Era del Texas, ma allora il mio inglese era ancora modesto. E da parte sua, Tracy non sapeva una parola di tedesco, soltanto: «*Ein Weissbier, bitte!*» Ancora oggi, dopo diciassette anni in Germania, non sa dire molto di più. Tracy era un tipo piuttosto pigro. A prima vista sembrava un povero sfigato venuto in Germania per girare un film sul base jumping di cui poi non si era fatto nulla. Quando era capitato nel negozio di paracadute di Hans Ostermünchner per chiedere lavoro, in bocca non aveva più un dente. Ostermünchner gli aveva detto: «Se vuoi lavorare da me, ti servono i denti», e l'aveva mandato da un amico dentista. Così Tracy ebbe dei denti nuovi, che ripagò fin da subito lavorando al negozio.

Tracy non ha mai avuto una vera infanzia, me l'ha raccontato lui stesso. Sua madre portava a casa un uomo diverso ogni settimana, tutti ubriaconi che lo picchiavano. Un giorno si alzò di buon'ora e sul tavolo trovò un sacco di patate e una lettera: la mamma se l'era svignata abbandonando i due figli. Tracy crebbe in una *bad boy school* per bambini e ragazzi di famiglie sfasciate. Ha un passato difficile, per questo la sua schiettezza e la sua disponibilità sono così sorprendenti.

Alla fine della nostra brevissima telefonata mi invitò a casa sua. Quando mi aprì la porta pensai: Mio Dio! Erano le due del pomeriggio e l'uomo che

doveva insegnarmi il base jumping, una delle discipline sportive più pericolose al mondo, se ne stava lì in vestaglia, con la barba lunga, una birra in una mano e una sigaretta nell'altra. A ogni modo, volevo vedere che tipo fosse. La birra successiva ce la bevemmo insieme, ci fumammo una sigaretta e scambiammo due chiacchiere. Lui mi raccontò di Jason Rooney, un australiano che aveva fatto cose folli: si era lanciato dal Sydney Harbour Bridge e dai tetti di hotel altissimi con il paracadute sul petto anziché sulla schiena. Ascoltando quelle storie non dicevo altro che una raffica di «Wow!» Poi Tracy disse qualcosa che mi s'impresse a fuoco nella mente: «È morto».

Che cos'era successo? Prima di lanciarsi, tutti i base jumper professionisti controllano il vento. Rooney lo fece buttando nel vuoto palline di carta, ma non aveva ancora indossato il paracadute. D'un tratto perse l'equilibrio, cadde in avanti e precipitò per 130 metri. «Sono cose che succedono spesso», commentò Tracy. Roba da dilettanti. Voleva fare il figo e adesso è morto. Perché non era figo ma scemo.

Quella storia fu per me un monito: controllare sempre, riflettere sempre. Quel tizio, Rooney, aveva fatto una settantina di lanci, si era buttato con una tavola da surf e faceva capriole in caduta libera, ma era morto durante un banalissimo controllo del vento perché non aveva indossato il paracadute.

Tracy mi domandò: «Tu che cosa vorresti fare?»

«Voglio diventare un bravo base jumper», risposi senza sapere che cosa significasse esattamente.

«Se vuoi diventare base jumper, devi mettere in conto di perdere il lavoro, i soldi e la ragazza.»

Che stupidaggini! pensai lì per lì. Ma Tracy aveva ragione. Dopo il salto sfortunato con mio fratello, in cui lasciò andare il pilotino troppo presto e mi salvai per miracolo, persi il lavoro, rimasi senza soldi e poco dopo la mia ragazza mi lasciò. Tracy, vecchio volpone, lo sapeva.

Iniziai a prendere lezioni da lui. «Devi imparare soprattutto una cosa, la più importante», mi spiegò. «Come piegare un paracadute», e me lo fece piegare e ripiegare parecchie volte. Allargava il paracadute nel suo minuscolo appartamento e mi obbligava a piegarlo ripetutamente, senza nemmeno farmi pensare al primo lancio.

Ero già un paracadutista, quindi non cominciavo da zero. Il paracadute da base jumping presentava solo qualche piccola differenza rispetto a quelli

a cui ero abituato, me ne resi conto dopo tre o quattro tentativi soltanto. Tracy però insistette: «Pieghiamolo un'altra volta».

«Ehi, guarda che ho capito!»

Ma lui era irremovibile: «Aprilo e poi ripiegalo di nuovo».

Lo aprii, poi andai un momento in bagno. Quando tornai ricominciai a piegare.

«Ti butteresti con questo paracadute?» mi domandò Tracy quando ebbi finito.

«Certo che sì!»

«Ne sei proprio sicuro?»

«L'ho piegato con le mie mani e sono sicuro al cento per cento.»

«Congratulazioni, sei un uomo morto.»

Mentre ero in bagno Tracy aveva attorcigliato due fili, cosa che tra l'altro avrei dovuto notare all'ultimo controllo. Prima che lasciassi la stanza era tutto a posto, quindi avevo dato per scontato che nulla venisse toccato. Non potevo immaginare che Tracy si mettesse a trafficare con il paracadute, ma anche questa volta aveva ragione.

Possono succedere molte cose durante la fase di preparazione: qualcuno può avercela con te e farti un brutto scherzo, un bambino può mettersi a giocare con il tuo paracadute, oppure un cane può addentare e tirare un filo. La lezione di Tracy era chiara: «Devi controllare e ricontrollare sempre! Non dare per scontato che tutto sia a posto perché tu non hai toccato niente. Più sarai prudente, più a lungo vivrai!»

Sono stato fortunato a conoscere quest'uomo. Mi ha insegnato le cose giuste al momento giusto. E questo dimostra che si può imparare a diventare base jumper anche da un tipo strambo che si fa le canne e beve birra. Inoltre, se sei un tipo pignolo e trovi un insegnante che lo è più di te, allora sai di avere imboccato la strada giusta.

Non sapevo dove e quando avrei fatto il mio primo lancio, ma Tracy aveva già deciso: il Bridge Day, il campionato del mondo non ufficiale di base jumping che si tiene negli Stati Uniti.

Dal 1980, la terza domenica di ottobre i migliori base jumper si ritrovano sul New River Gorge Bridge, in West Virginia. Il giorno è stato scelto per ricordare l'inaugurazione del ponte, lungo 924 metri, avvenuta il 22 ottobre 1977. Durante il Bridge Day il ponte viene chiuso al traffico per tutto il giorno, e la competizione si svolge nell'ambito della legalità. L'altezza di

lancio è di 267 metri, e in via preventiva dei motoscafi di salvataggio pattugliano il corso del fiume. Nel 1980 si contavano quarantamila spettatori, ma negli ultimi trent'anni questo numero è salito a duecentomila. Secondo Tracy, in un solo giorno si lanciano centinaia di persone: «Puoi copiare qualcosa da quelli bravi. Questo è il posto migliore e più sicuro per imparare il base jumping».

Continuai a esercitarmi, piegando e ripiegando il paracadute, finché arrivò il gran giorno: il Bridge Day! Ricordo ancora la sera prima del lancio. L'albergo era interamente riservato ai base jumper, e si vedeva: i corridoi erano pieni di gente seduta per terra che mangiava pizza, beveva Budweiser e fumava spinelli. Mi feci largo verso camera mia, pensando: Questo non è il mio mondo. Io voglio fare base jumping. È l'unica cosa che ho in comune con questa gente. Le canne, la birra e tutto il resto non mi appartengono. Preferisco lanciarmi vestito come si deve, con una tuta da professionista e il suo bel marchio. Voglio poter raccontare e vendere storie, magari ricavandoci qualcosa e continuando a crescere.

Il giorno dopo, quando ritrovai quei ragazzi sul ponte con i loro pezzi di bravura, pensai: Ecco quello che voglio! Fin da bambino ero sempre stato bravo con le figure nei tuffi in piscina. Di sicuro finirò tra i primi dieci, pensai. Al primo lancio volevo fare un *backflip,* un salto mortale all'indietro piuttosto tranquillo. L'avevo detto anche alla mia ragazza di allora, che mi aveva accompagnato. La sera prima eravamo seduti in un bar, quando lei raccontò a Tracy della mia idea del *backflip*. Il mio coach esplose: «Ma che ti salta in mente? Sono io l'istruttore! Toglitelo dalla testa. Tu fai un lancio normale come ti dico io, altrimenti non sei più mio allievo, intesi? Sono io a decidere quando fare qualcosa, non tu».

Chiarissimo. Il giorno dopo, quando mi ritrovai sul ponte insieme con tutti gli altri, in fila come dal panettiere, pensai: L'anno prossimo non tornerò come saltatore amatoriale, ma come concorrente, e allora farò il mio *backflip*. Era il mio tipico modo di pensare: non avevo fatto neppure un salto come base jumper e già ero in modalità competizione. Quindi mi tuffai, da bravo allievo ubbidiente. Tutto andò secondo i piani, tranne per il fatto che atterrai in mezzo al fiume, non sulla riva come previsto. Davanti a me altri tre o quattro bloccavano il corridoio di avvicinamento alla sponda, e poiché ero novellino decisi di lasciare loro la precedenza, ma poi non riuscii più a raggiungere la riva. Pazienza, ero contento lo stesso: il mio primo lancio da

base jumper! Mi fu subito chiaro: quello era il mio sport, la sensazione era quella giusta.

Anche Tracy fu soddisfatto della mia prestazione, e aggiunse che da quelle parti c'era un altro ponte da andare a vedere, il Pine Creek Bridge. A differenza del New River Gorge Bridge, i lanci dal Pine Creek erano illegali tutti i giorni dell'anno. Si trattava di un lancio da 70 metri con un mucchio di carbone come pista d'atterraggio, dove Tracy sarebbe rimasto ad aspettarmi e verso cui avrei dovuto dirigere il mio pilotino.

All'inizio ero un po' scettico. Sapevo che Tracy beveva ogni giorno, e non certo un bicchierino. E spesso mi domandavo: Come fa a viaggiare per tre-quattro giorni di seguito senza mai stancarsi? Che si facesse di LSD me lo raccontò molto più tardi. Affidavo la mia vita a un tipo del genere? Era lui che doveva insegnarmi tutto in materia di sicurezza? In fondo, quello era il suo stile.

Non dimenticherò mai come stava dietro di me su quel ponte. La mia ragazza mi aspettava di sotto con la telecamera. Il giorno prima ero saltato con un solo paracadute: ero sempre stato abituato a usarne due, e per la prima volta mi ritrovavo con uno di meno. È come rinunciare al 50 per cento di sicurezza, o almeno questa è la sensazione. Inoltre, come paracadutista non mi ero mai lanciato da altezze inferiori ai mille metri. Il giorno prima erano 267 metri, e adesso solo 70! Tutto avvenne molto in fretta: mi lanciai, il paracadute si aprì, atterraggio perfetto, video girato. Tuttavia, anche se tutto era finito prima che potessi rendermene conto, mi sentivo euforico. «*I almost shit my pants*», annotai in seguito nel mio diario di base jumping, ma volevo rifarlo al più presto, per avere anche un video girato dall'alto, dal punto di lancio.

Rientrammo in albergo, ripiegammo il paracadute, tornammo sul ponte ed effettuammo il secondo lancio della giornata. Alla fine pensai: D'ora in poi questo sarà il mio sport. Ho preso familiarità con i salti dal ponte più alto e da quello più basso, e ho fatto tre lanci in due giorni!

Ogni lancio mi aveva dato un brivido incredibile. Facevo tutto in maniera completamente libera, non dovevo preoccuparmi di avere un pilota o dei soldi. Salivo semplicemente sul ponte e mi buttavo giù, e se ne avevo voglia risalivo e mi buttavo di nuovo. Di luoghi da cui saltare ce n'erano migliaia: torri abbandonate, ponti, scogliere, palazzi. Il mio sogno di volare era diventato realtà. Finalmente potevo lanciarmi ovunque, proprio come avevo

desiderato fin da quando ero piccolo, senza nient'altro che un paracadute sulle spalle.

Il momento più emozionante è l'attimo prima di fare il passo in avanti, quando puoi ancora tornare indietro, poi diventa troppo tardi. Il baricentro del corpo si sposta oltre la superficie d'appoggio: non hai ancora fatto un passo, ti sei solo sporto in avanti, poi cadi e non puoi più tornare indietro. Un minuto dopo sei a terra, guardi all'insù e pensi che un minuto prima eri ancora là in alto. Mi si apriva un mondo nuovo. Certo, non potevo volare davvero, ma potevo buttarmi nel vuoto senza morire.

Da bambino amavo i supereroi dei fumetti, soprattutto Superman e Spiderman, del quale però mi infastidiva il fatto che per volare nella metropoli avesse bisogno della sua tela. Volevo avere un mantello come Superman, poi capii che poteva funzionare solo nel mondo dei fumetti. A un certo punto mi imbattei nella storia di Thor, che brandisce il suo enorme martello e con questo si alza in volo. Fu allora che il piccolo Baumgartner pensò: Perfetto, un martello lo posso agitare anch'io, così sarò in grado di volare! Beh, il mio tentativo fallì miseramente, e alla tenera età di cinque anni dovetti arrendermi: l'uomo non può volare, punto. Il mio sogno era svanito sul nascere.

Allora mi diedi alla magia. La mia scatola da prestigiatore, il mio primo Meccano, gli orsacchiotti di peluche: tutti i miei giocattoli sono ancora conservati in ordine nella casa dei miei genitori. Mi piacevano soprattutto i trucchi di magia. Quando ne studiavo uno nuovo, mi esercitavo fino allo sfinimento, e infine annunciavo orgoglioso: «Mamma, papà! Guardate che cosa so fare!» ma di solito non funzionava, così mi arrabbiavo: «Eppure poco fa in camera mia ci sono riuscito!» dicevo infastidito. «Torno subito!» E riprendevo a esercitarmi finché non mi veniva.

È merito di mia madre se mi sono avvicinato al paracadutismo. La sua migliore amica stava con un paracadutista di nome Roland Rettenbacher. I due venivano spesso a trovarci, e Roland fu il mio primo istruttore. Quando poi arrivò il parapendio, fui tra i primi in Austria a provare quel nuovo sport. Dato che per farlo non occorreva un aereo ma ci si lanciava da un pendio, era di gran lunga più economico del paracadutismo.

Allora ci si buttava ancora con dei paracadute normalissimi, mentre i paracadute per parapendio che si usano oggi sono molto più leggeri. All'epoca andavo regolarmente a fare parapendio a Lanzarote con un paio di

amici. Volavo parecchio, anche sei o sette ore, finché faceva buio. E anche a quel punto non volevo smettere: pregavo gli altri di accendere i fari dell'auto in modo che potessi trovare il punto per atterrare anche di notte. Non ne avevo mai abbastanza di volare.

A ogni modo, il base jumping mise in ombra tutto ciò che avevo sperimentato fino ad allora. I cinquecento marchi spesi per il corso con Tracy sono stati il migliore investimento della mia carriera, anche se allora erano una bella somma per me. Il fatto di sapere che avevo fatto bene i compiti, che andavo alla partenza preparato, mi faceva stare tranquillo. Ripagava tutta la fatica. Quando andammo al Bridge Day quella prima volta, Tracy mi fece piegare il paracadute davanti a tutti i professionisti, sebbene fossi solo alle prime armi.

Tuttavia, mantenni la calma e pensai: Glielo faccio vedere io come si piega il paracadute. Quella sensazione, e poi la conferma! Che soddisfazione! In un'altra situazione avrei replicato: «Non possiamo farlo in un altro posto? Qui mi guardano tutti!» Invece mi dissi: Il fatto che gli altri si siano lanciati tante volte non significa che sappiano piegare bene il paracadute, quindi guardatemi pure, non c'è problema!

Anche i video tremendi che Tracy mi aveva mostrato al nostro primo incontro non mi avevano spaventato. Il 90 per cento dei base jumper che mi aveva fatto vedere erano morti in un lancio. Ricordo ancora un video in particolare, quello di un tizio che si è buttato dall'*Hilton* a Londra e il suo paracadute ha cominciato a ruotare. Lo chiamano «centottanta gradi», ed è il peggiore incidente che possa capitare nel base jumping: invece di allontanartene, vai a sbattere contro l'edificio o la parete da cui ti sei lanciato, perché il paracadute ruota talmente in fretta che non riesci più a controllarlo. Quel poveretto andò a schiantarsi contro il palazzo un mucchio di volte, da un balcone all'altro. Aveva già perso i sensi e continuava a picchiare. Quando arrivò a terra era morto. Ecco, questo era l'altro lato della medaglia, ma da parte mia avevo recepito il messaggio: dovevo prestare la massima attenzione e controllare sempre ogni dettaglio, se volevo evitare che una cosa del genere capitasse anche a me.

Una volta Niki Lauda, ex pilota di Formula 1, mi ha raccontato di una sua esperienza in pista. Davanti a lui una vettura si era schiantata contro il guardrail, e Lauda aveva visto il pezzo di metallo trapassare il corpo del pilota. Allora capitava ancora che dopo un incidente gli altri piloti si

fermassero per soccorrere, ma in quel caso Lauda aveva capito che ogni intervento sarebbe stato inutile. A quei tempi chi aveva un grave incidente in Formula 1 moriva, oppure ci lasciava le gambe, perché non esistevano ancora gli abitacoli di sicurezza.

In quel momento Lauda si ritrovò a un bivio: «Mollare tutto o restare in pista. Sarei potuto finire anch'io contro il guardrail». Lauda aveva l'immagine di quell'incidente impressa nella mente. Nella mia, invece, c'erano i video di Tracy, e vedendo quelle scene pensavo: Devo fare di tutto per evitarli.

Credo che i campioni dello sport abbiano molte cose in comune. Per esempio, prima di una gara l'avversario di Lauda, James Hunt, preparava sempre i bagagli, e anche a me è capitato di farlo. Dopo avere messo via tutto, dai un'ultima occhiata alla stanza e ti dici: Speriamo di tornare qui tra un paio d'ore. E se dovesse succedere qualcosa, almeno le valigie saranno pronte e nessun parente o amico sarà costretto a recuperare gli effetti personali di un morto.

Fino ad allora, l'unica volta in cui avevo temuto di morire era stato sulla statua del Cristo Redentore, in Brasile. Anche il primo lancio da una parete rocciosa era stato impegnativo, con tutti quei rumori che senti quando voli lungo la roccia carico di mille cose.

Fu un'esperienza importantissima. Se uno non ha mai rischiato di lasciarci la pelle, non sa quanta voglia di vivere può tirare fuori. Anche chi è gravemente malato e desidera morire è aggrappato alla vita: sa di non essere ancora pronto ad andarsene, vuole rivedere un'ultima volta i genitori e la ragazza, vuole vedere i figli crescere, godersi una bella giornata di sole. Ho perso molti amici per il base jumping, ed erano tutti bravi ragazzi.

Ho sempre considerato il base jumping un esame cui sottoporsi volontariamente. Mi espongo al pericolo, ma grazie alla mia formazione, a una buona preparazione atletica e alla mia abilità riesco sempre a scamparlo. Se un turista inesperto decidesse di scalare una montagna attraversando un ghiacciaio, il pericolo che correrebbe sarebbe grandissimo e rischierebbe di morire, perché non avrebbe l'attrezzatura né l'esperienza giuste. L'alpinista esperto, invece, scala montagne quattro volte più alte perché ha vent'anni d'esperienza e l'attrezzatura necessaria, quindi corre un rischio minimo, a meno che non venga travolto da una slavina, contro la quale non può fare nulla nemmeno lui.

Nel mio caso è lo stesso: quando mi lancio rischio, ma è un rischio calcolato, perché mi sono preparato e mi conosco bene, altrimenti avrei già un piede nella fossa.

La paura è costante nella mia attività, ma finché la controllo è mia alleata, mi tiene vigile e concentrato. Se invece perdo il controllo si trasforma in panico, e allora diventa una nemica mortale.

Inganni e travestimenti.
Il mio primo lancio da
record del mondo

Le Petronas Twin Towers a Kuala Lumpur, in Malesia, sono state il mio primo, grande progetto di base jumping. Era il 1999. Il lancio dall'edificio più alto del pianeta è sempre il massimo trofeo per un base jumper, vale più del titolo di campione del mondo. I salti che avevo fatto prima delle Petronas non erano stati affatto male, ma non erano certo fuori dal comune. Per la mia carriera di base jumper era essenziale cercare località molto conosciute.

Un buon criterio per scegliere i luoghi da cui lanciarsi è pescarli dalle cartoline. Quasi tutti i posti da cui mi sono lanciato sono raffigurati su una cartolina, e infatti ne conservo una per ogni mio progetto. Le Petronas Twin Towers avrebbero rappresentato una svolta nella mia carriera, ma in quel caso mi sarei dovuto inventare qualcosa.

Il progetto Petronas si è sviluppato in tre fasi principali: ricerca sul posto, progettazione a Salisburgo e lancio vero e proprio. Avevo quattro settimane di tempo, e le prime difficoltà emersero a Kuala Lumpur, quando cercammo di entrare nell'edificio. Le Petronas Twin Towers non sono aperte al pubblico, poiché ospitano soprattutto uffici. E a differenza del Taipei 101, da cui mi sarei lanciato otto anni dopo, le Petronas non avevano un ristorante sul tetto, né un terrazzo panoramico cui accedere come turista per studiare la base di lancio. La ricerca sul posto, dunque, si limitò a una missione di spionaggio dall'esterno. Per potermi lanciare avrei dovuto eludere la sorveglianza e improvvisare tutto da solo. Dovevo procedere con la massima attenzione.

Nel 1999 Red Bull non era ancora in grado di affiancare cineoperatori e fotografi ai propri atleti, ma in quel caso fui fortunato, perché nel periodo

previsto per il mio lancio era in programma il Gran Premio di Formula 1 nella vicina città di Sepang, e durante le prove della corsa il mio team contattò un operatore e un fotografo e diede loro questo incarico: «Andate a Kuala Lumpur. Felix Baumgartner si lancerà dalle Petronas Twin Towers. Riprendetelo e poi tornate al GP». Quindi non dovevo soltanto introdurmi illegalmente nell'edificio, ma anche lanciarmi entro le quattro del pomeriggio, altrimenti non avrei avuto riprese e immagini professionali della mia impresa. E senza filmati o fotografie, i media non mi avrebbero garantito alcuna copertura. Era il progetto più importante che avessi mai intrapreso fino ad allora, quindi la pressione era davvero alta.

In quegli anni ottenere un permesso ufficiale per il lancio era fuori discussione. Oggi il base jumping è riconosciuto come sport estremo, ma alla fine degli anni Novanta era ancora qualcosa di stravagante che non attirava l'attenzione del pubblico. Tuttavia, le televisioni manifestavano un certo interesse, se quello che facevo era tanto spettacolare quanto illegale. Nei miei progetti illegali ho sempre dovuto trovare un modo per aggirare le regole, ma ho anche cercato di mantenere un certo stile, in modo che al di là dell'aspetto illecito si potesse individuare una forma di rispetto per la società. Buttare giù le porte non è elegante, quindi il mio modello era un personaggio alla James Bond: un tipo sveglio che sa essere rispettoso, uno che si fa strada con astuzia senza essere brutale.

Stile ed eleganza, questo volevo avesse il mio lancio dalle Petronas Twin Towers. Osservai l'edificio per un'intera settimana, e notai che nelle ore di punta circolavano dai venti ai venticinque uomini della sicurezza, sia in uniforme sia in borghese, ma facilmente riconoscibili perché parlavano con eccessiva discrezione nel colletto della camicia. Quel posto era supersorvegliato: del resto, era l'edificio più alto del mondo. Dovevo conoscere gli orari di presenza fissa delle guardie, nonché osservare l'abbigliamento delle persone che lo frequentavano, per imparare a confondermi con la massa.

Alle otto del mattino nell'edificio entravano migliaia di persone, così tante che gli uomini della sicurezza non potevano controllarle tutte. Immaginai che scegliessero di fermare quelle che spiccavano tra la folla, magari per l'abbigliamento o per il modo di muoversi. Probabilmente, erano stati addestrati a individuare chi si guardava intorno con aria nervosa o aveva un aspetto diverso dai comuni impiegati, quindi scelsi un travestimento già

testato due anni prima, in occasione del mio primo lancio dallo *Swissôtel* di Chicago: giacca e cravatta e ventiquattrore. La valigetta era soprattutto utile, visto che dovevo portare con me il paracadute e una piccola telecamera per documentare il lancio dall'alto. Salire sul tetto insieme con qualcun altro che facesse le riprese era fuori discussione: in due avremmo dato troppo nell'occhio, e dopo il lancio l'operatore sarebbe stato sicuramente trattenuto dalla sicurezza, cosa che avrebbe comportato il sequestro della videocamera e delle riprese.

Scelto il travestimento, dovevo procurarmi il pass che tutti i visitatori dell'edificio portavano al collo. Fortunatamente, all'epoca non esisteva ancora la scansione dell'iride o delle impronte digitali, quindi non sarebbe stato difficile riprodurre un falso pass a partire da una foto. Mi procurai una piccola macchina fotografica con lo scatto silenzioso, poi andai davanti all'edificio e chiesi a un impiegato di farmi una foto ricordo. Porgendogli la macchina all'altezza del petto premetti con disinvoltura il pulsante di scatto, così mi procurai l'immagine del pass che aveva al collo. Dopodiché la elaborai con Photoshop, la plastificai e vi praticai un foro nella parte alta per infilarvi la classica catenella di alluminio per appenderla al collo.

Durante i miei appostamenti avevo scoperto che nell'edificio le pulizie venivano effettuate di continuo. Al mattino presto quattro lavavetri su una piattaforma appesa a una gru venivano calati dal tetto lungo la facciata. Quella gru enorme che si protendeva nel vuoto era l'unico punto di lancio possibile, dal momento che l'edificio era costruito «a gradini», cioè più stretto in cima e più largo alla base. Presi perfino in considerazione l'idea di farmi assumere dall'impresa di pulizie, ma un lavavetri austriaco avrebbe suscitato troppi sospetti, quindi scartai l'idea.

All'operatore video e al fotografo ingaggiati dissi: «Se mi vedrete arrampicare su quella gru, vuol dire che ci siamo. Saremo in contatto radio, ma non posso garantirvi che da lassù funzioni. E non inquadratemi troppo presto: una macchina fotografica o una videocamera puntate su qualcosa o qualcuno attirano sempre l'attenzione».

Alle otto del mattino, nella massima ora di punta, mi avviai verso l'ingresso delle Petronas Twin Towers con il mio bel vestito, la valigetta in una mano, un giornale sotto il braccio e il falso pass appeso al collo. In testa avevo anche un cappellino da baseball con il logo di Sauber, un'azienda che

aveva sede nell'edificio: pensai che in questo modo la sicurezza mi avrebbe subito identificato come un fedele dipendente di quella società.

Più mi avvicinavo all'edificio, più diventavo paranoico. Avevo l'impressione che tutti mi guardassero e sapessero che cosa avevo in mente. Immagino sia così che si sente un rapinatore di banche mentre si avvicina allo sportello. Cercai di non dare nell'occhio: chi va in ufficio al mattino non si guarda nervosamente intorno, ma va dritto all'ascensore, preme il solito pulsante, scende al piano giusto e punta alla sua scrivania. Quindi mi sforzai di non muovere la testa ma solo gli occhi, e poco dopo mi ritrovai davanti a cinque o sei ascensori. Alcuni portavano al ventesimo piano, altri al quarantesimo. Poiché dovevo arrivare all'ultimo, mi infilai con decisione in quello diretto in cima.

A metà strada dovetti cambiare, e se non avessi puntato dritto all'ascensore successivo mi sarei fatto notare. E una volta in cima, quando la porta dell'ascensore si sarebbe aperta, chi mi sarei ritrovato davanti? Un uomo della sicurezza? Un dirigente? Qualcuno mi avrebbe rivolto la parola? Ma quando la porta si aprì non c'era nessuno. I corridoi erano deserti. Gli ultimi due piani sembravano vuoti. Probabilmente, erano gli uffici più esclusivi. Fu una fortuna per me, perché potei muovermi con una certa tranquillità.

In fondo al corridoio dell'ultimo piano c'era una porta a vetri che non riuscii ad aprire. Rimaneva solo l'uscita d'emergenza, che doveva essere nascosta dietro una delle porte davanti alle quali ero passato. Ne aprii alcune, ma trovai solo quadri elettrici, sgabuzzini e condizionatori. All'altra estremità del corridoio, una scaletta conduceva a una specie di botola: era l'accesso al tetto! Poco prima di aprire la botola capii di essere quasi al traguardo della mia maratona dell'inganno. Se fossi riuscito a lanciarmi senza farmi arrestare, sarei stato il primo uomo a saltare dall'edificio più alto del mondo. Red Bull avrebbe dunque capito di avere puntato sul cavallo giusto, e saremmo potuti passare immediatamente al progetto successivo.

La salita verso la botola fu un concentrato di stress. Fui assalito da mille dubbi: Andrà tutto bene? Arrampicarmi lassù travestito da uomo d'affari non farà un po' troppo Hollywood? Cose del genere si vedono solo al cinema. Forse sì, però ha funzionato. Da allora l'ho sempre ripetuto: a volte nella vita le cose accadono come nei film.

Molti pensano che il momento più stressante sia quello del lancio, invece è sempre e solo il timore di fallire che aumenta la tensione. A Kuala Lumpur non avevo paura di morire, perché sapevo di essermi preparato alla perfezione. Avevo piegato io stesso il paracadute, e poi ero un paracadutista e un base jumper esperto. Ero già campione del mondo, e adesso stavo per conquistare l'edificio più alto del pianeta. Sarebbero passati altri quattro o cinque anni prima che ne costruissero uno più alto, più o meno il periodo che intercorre tra un'olimpiade e l'altra, durante il quale sai di essere tu il campione. Solo dopo mi sarei dovuto rimettere alla prova.

Tutte queste cose mi passavano per la testa mentre aprivo quell'ultima botola, che mi avrebbe portato sul tetto delle Petronas Twin Towers. Di nuovo, non potevo sapere che cosa mi aspettava lassù. I lavavetri in pausa caffè? Ero preparato a quella eventualità: avevo con me dei soldi, grosso modo la paga annuale di un lavavetri in Malesia. E anche se avessero chiamato la polizia nonostante la bustarella, mi sarebbe ugualmente rimasto abbastanza tempo per lanciarmi.

Aprii lentamente la botola e mi assicurai che sul tetto non ci fosse nessuno. Guardai verso la gru e non vidi alcuna piattaforma, quindi i lavavetri dovevano essere da qualche parte più in basso. Perfetto!

Non avevo ancora stabilito alcun contatto radio con i miei compagni. Non sapevo se la polizia mi stesse già cercando o se avesse già arrestato l'operatore video e il fotografo. Avrei potuto sentirli solo dopo essere salito sulla gru. Aprii la valigetta e tirai fuori un biglietto che tenni brevemente davanti alla telecamera. Era per gli uomini della sicurezza, e diceva: GRAZIE PER QUESTO LANCIO! In realtà non avevo alcuna voglia di filmare, volevo solo buttarmi il più in fretta possibile.

Cercai di fare le riprese principali senza perdere tempo, concentrandomi su alcuni punti chiave: Che cosa mi occorre per raccontare questa storia? Che cosa mi serve per arrivare alla meta? Scartavo il superfluo, ma era difficile trovare l'equilibrio giusto. Il regista dentro di me diceva: Ehi, Felix, ci servono queste inquadrature e questi momenti. E allo stesso tempo il base jumper brontolava: Forza, non perdere tutto questo tempo con le riprese! Quelli della sicurezza potrebbero già essere sulle tue tracce!

Con la telecamera legata al braccio e il paracadute sulla schiena, salii finalmente sulla gru. Per i primi quattro o cinque metri sotto di me c'era solo

il palazzo. Certo, avevo un paracadute, ma al momento mi era del tutto inutile. Nella prima parte il braccio della gru era molto largo, ma più avanti si assottigliava. Qualche metro più in là c'era una macchia d'olio, probabilmente causata da una perdita in una conduttura idraulica della gru. Mi sedetti. Non volevo cadere proprio negli ultimi metri, dovevo valutare la situazione.

Che cosa era meglio fare? A quel punto sarebbe stato più opportuno avanzare tenendomi in equilibrio e poi lanciarmi, non strisciare da seduto per gli ultimi metri fino all'estremità del braccio. Ma se avessi picchiato contro il palazzo con il paracadute sulle spalle, sarebbe stato un completo fallimento. Sono fatto così: da una parte il mio ego sconfinato vuole sempre mettersi in mostra, dall'altra sono consapevole di dovermi tirare indietro al momento giusto, cioè di riconoscere quando è il rischio è troppo alto.

Le voci dei ragazzi alla radio mi scossero dalle mie riflessioni. Era passata più di un'ora da quando ero sparito all'interno dell'edificio, e ora mi vedevano lassù sulla gru. Ma anziché salutarmi allegramente, il fotografo cominciò ad avanzare richieste: «Quando ti butti potresti aprire il paracadute all'altezza del ponte che collega le due torri? Sarebbe meraviglioso, perché quella è la parte più caratteristica dell'edificio». Fantastico! Ero arrivato fin lì, quasi pronto a lanciarmi in caduta libera, e adesso dovevo anche tenere d'occhio il ponte per una foto. Chiunque altro si sarebbe accontentato di vedere il paracadute aprirsi, però aveva ragione: ci vogliono le immagini giuste per raccontare una bella storia.

È proprio questo modo di lavorare che mi ha sempre distinto dagli altri base jumper, ovvero il fatto di pensare a ogni dettaglio. Ed è anche la ragione per cui non si è mai trattato solo di divertimento: ogni volta devo pensare a mille cose, e il lancio in sé rappresenta una minima parte di tutta l'esperienza. È così che sono arrivato dove sono.

Nessuna grande azienda vuole identificarsi con un drogato di adrenalina. Quello che cercano è un professionista adatto al marchio che deve rappresentare, una persona capace di soddisfare le richieste che gli vengono fatte. Era questa la linea di condotta che avevo seguito fin dall'inizio. Il mio obiettivo a lungo termine non erano venti sponsor, ma solo due o tre di quelli più grandi. Con venti sponsor diventi una colonna per affissioni, nessuno sa più che cosa rappresenti davvero. Gli atleti con venti sponsor

sono molto corteggiati, oppure sono obbligati ad accettarli tutti, anche quelli ininfluenti, solo per rimanere a galla.

Mi lanciai, aprii il paracadute all'altezza del ponte e quando atterrai di sotto sentii il fischietto degli uomini della sicurezza. Pareva non si fossero neppure resi conto che mi ero buttato dall'edificio. Probabilmente, pensavano che fossi un pilota di parapendio. Atterrai dietro una palizzata, e per un attimo dovetti riprendere fiato per placare l'adrenalina. Poi chiamai Thomas in Austria. A casa i ragazzi sapevano che quel giorno avrebbero avuto una storia sensazionale da raccontare, ma ancora non conoscevano il finale: atleta arrestato o atleta morto? A sapere dell'avventura erano quindici-venti persone al massimo. Allora tutto veniva tenuto «in famiglia», perché era davvero l'epoca della corsa all'oro. Gioivamo per ogni piccola pepita che riuscivamo a trovare, e le Petronas Twin Towers erano una pepita bella grossa.

Tornai a piedi all'hotel *Marriott*, dove mi aspettava Tracy. Avevo arrotolato il paracadute e l'avevo infilato in una sacca che portavo in spalla. Mi ero esercitato anche per questo: nel momento in cui il paracadute si ripiegava su se stesso, dovevo prendere subito le funi, arrotolarlo e comprimerlo sotto il braccio, poi dovevo tirare fuori la sacca dalla borsa laterale senza smettere di camminare, ficcarci dentro il paracadute, spingere dentro l'imbracatura *et voilà*, non ero più un base jumper ma un qualunque uomo d'affari con una borsa in spalla, e tutto questo mentre gli uomini della sicurezza cercavano un paracadutista con l'imbracatura.

Inganni e travestimenti: fare il base jumper è anche questo. Rendersi invisibili come un camaleonte calandosi nei ruoli più disparati. Per il progetto Petronas avevo pensato a diverse soluzioni: un abito talare, una sedia a rotelle o un'ingessatura al braccio da poter mettere e togliere con rapidità; qualunque cosa, pur di far credere alle guardie che non potevo essere stato io.

Negli anni ho messo da parte una bella scorta di idee, anche grazie ai trucchi e ai travestimenti che ho visto al cinema. Per esempio, quella di sparare una fune con una balestra sulla statua del Cristo Redentore di Rio per potermi arrampicare l'ho presa dal film *The Rock*, con Nicolas Cage.

Ma torniamo a Kuala Lumpur. Tutto era andato per il meglio, anche se nelle ore successive rischiammo di farci scoprire. Dopo il salto rimasi un paio di giorni al *Marriott* con Tracy, e poiché non avevo altro da fare, di

notte mi lanciavo dal tetto dell'edificio. L'hotel era agli ultimi due piani, quindi era facile salire in cima. Un bel salto: 150 metri di altezza, e senza richieste da parte del fotografo. Ci incontravamo lassù nel cuore della notte, ci fumavamo una sigaretta e poi mi lanciavo, e una volta atterrato rientravo con il paracadute sotto il braccio e passavo davanti al portiere di notte, il quale mi apriva la porta e diceva: «*Hello, mister Baumgartner*». Dopo il terzo lancio trovai un nuovo guardiano, che andò su tutte le furie e chiamò la polizia.

Tracy e io scappammo in un vicolo laterale e ci infilammo in un bagno pubblico. Era l'unico nascondiglio nelle vicinanze, ma fummo scoperti piuttosto in fretta e portati alla centrale di polizia. Ci interrogarono con l'aiuto di un interprete, e temevamo che scoprissero la faccenda delle Petronas. A un certo punto, presi dalla disperazione, raccontammo che in Austria ci si poteva buttare dal tetto di un albergo in qualunque momento, purché si atterrasse nel parcheggio.

Fingemmo di non sapere che a Kuala Lumpur le regole erano diverse, altrimenti non l'avrei fatto. Dopo una rapida consultazione mi dissero: «Va bene, firmi questi tre fogli e la lasciamo andare». I fogli erano bianchi, quindi domandai: «Che cosa dovrei firmare? Qui non c'è scritto niente». E il poliziotto: «Per compilarli mi servono almeno tre ore ciascuno, e se non vuole aspettare…» Altre nove ore là dentro dopo le sei di interrogatorio? L'idea non era affatto invitante, quindi firmai i fogli in bianco e ci lasciarono andare, a condizione che in futuro mi lanciassi solo dai tetti degli hotel austriaci.

Il Cristo di Rio. Un'immagine per l'eternità

Le idee per i miei lanci nascono da me o da qualche amico che ha scovato un ponte o un edificio particolarmente adatti, oppure direttamente da Red Bull, che nel 1999, appena otto mesi dopo il salto record dalle Petronas Twin Towers, mi propose la statua del Cristo Redentore di Rio de Janeiro. Il nuovo responsabile del marketing di Red Bull per il Brasile, appena arrivato da Pepsi, aveva il compito di attrarre nel Paese gli atleti e le loro imprese, quindi disse alla direzione centrale dell'azienda: «Il nostro simbolo nazionale potrebbe essere adatto per quel Felix Baumgartner che si è lanciato dalle Petronas?»

A prima vista le Petronas Twin Towers e la statua del Cristo Redentore non avevano granché in comune, ma ponevano entrambi la medesima domanda: come arrivare in cima?

Il responsabile del marketing di Red Bull in Brasile si era procurato i disegni della statua, e aveva scoperto che c'era una scala per gli addetti alle pulizie, che due volte all'anno salivano a lavare il monumento. Alla scala si accedeva da una porta chiusa con dei lucchetti che potevamo far saltare facilmente con un palanchino, ma non mi sembrava un gesto elegante: si trattava pur sempre di una statua sacra, simbolo di fede e felicità, i cui 28 metri di apertura delle braccia rappresentano il calore e il sorriso con cui i brasiliani accolgono i visitatori stranieri. Nessuno avrebbe gradito che la scalassi con la forza, quindi pensai a qualcosa di più sportivo, una specie di piccolo triathlon: tiro con la balestra, arrampicata e tuffo.

Come ho già detto, l'idea di arrampicarmi sulla statua lanciando una corda con una balestra l'avevo presa dal film *The Rock*, in cui una squadra di

uomini armati, all'inizio della pellicola, supera la recinzione di un complesso di massima sicurezza sparando dei cavi d'acciaio con dei fucili a fléchette e calandosi con le carrucole. Il mio cavo non sarebbe stato d'acciaio ma di corda, e al posto del fucile avrei usato una balestra.

Per prima cosa dovevo testare il trucco della balestra. Ancora in Austria, cominciai a cercarne una. Mi ricordai di un'associazione di balestrieri nei pressi di Salisburgo, quindi li contattai e chiesi loro dove comprassero la loro attrezzatura. Quando spiegai al venditore quello che avevo in mente, mi guardò come se gli avessi chiesto di tenere una mela sulla testa mentre prendevo la mira.

Cercavo una balestra per scagliare una freccia a una trentina di metri d'altezza con una fune attaccata, e il negoziante mi spiegò che me ne sarebbe servita una particolarmente robusta. Avrebbe potuto procurarmela, ma la fune da 60 metri (30 in salita e 30 in discesa) avrebbe alterato di molto il volo della freccia, considerato il peso che doveva sopportare. Al che mi domandai: Che cosa potrei usare al posto della corda?

Ordinai la balestra, e quando arrivò feci i primi tentativi con del normalissimo spago, ma fu un fallimento totale: non si srotolava abbastanza in fretta e rallentava parecchio la freccia. Poi provai con il nastro per le tapparelle, sottile e resistente. Ne posavo grosse spirali a terra, ma dopo un brevissimo volo la freccia cominciava a oscillare, perché doveva srotolare troppi metri.

Testai diversi tipi di spago reperibili nei negozi di faida-te, ma sempre senza successo. Chiesi consiglio a molte persone, poi una sera mi ritrovai a bere una birra con un pescatore, il quale mi raccontò di un sottilissimo filo di nylon che si arrotolava su se stesso come un serpentello di carta. Si chiamava Fast Flight, e i pescatori lo usavano per la pesca con l'arco.

L'indomani andai subito in un negozio di articoli da pesca e comprai tre rotoli di quello spago così sottile e resistente. Dopodiché montai un supporto sulla balestra e feci un tentativo: con un sibilo acuto, la freccia volò quasi perpendicolare, e dopo una traiettoria perfetta atterrò a qualche metro da me. Il primo lancio era dunque fattibile, ma non potevo certo arrampicarmi sul braccio della statua aggrappandomi a un sottilissimo filo da pesca. Quello che mi occorreva era una fune da arrampicata da 11 millimetri.

Il braccio del Cristo di Rio era largo un paio di metri ed era di pietra, quindi la corda che dovevo assicurare all'estremità del Fast Flight avrebbe dovuto sopportare una certa frizione. Me ne procurai una da 3 millimetri, che reggeva lo sfregamento ma era ancora troppo sottile per potermici arrampicare. Con quella corda avrei potuto tirare la fune da arrampicata da 60 metri, e per arrivare in cima avrei usato due maniglie Jümar, cioè lo stesso sistema di bloccanti che avevano usato Alexander e Thomas Huber nelle loro arrampicate in velocità. L'unica differenza era che non sarei stato agganciato a una parete di roccia come i due scalatori, ma al braccio del Cristo Redentore.

A questo punto dovevo fare una prova concreta. Andai in giro per Salisburgo in cerca di una gru da cantiere alta una trentina di metri, in modo da poter simulare tutta la procedura in condizioni reali, e al crepuscolo finii con il ritrovarmi a scagliare frecce oltre una gru con una balestra nera, sotto lo sguardo stupito dei passanti.

Dopo avere provato il lancio per cinque o sei volte di seguito per accertarmi che funzionasse, cercai di arrampicarmi per un tratto di fune, in modo da capire quante energie richiedesse la scalata. Era faticosa, ma grazie alla mia esperienza di arrampicatore era fattibile.

Quel piano strampalato preso a prestito da un film di Hollywood poteva dunque funzionare. C'era solo un problema: come superare la dogana brasiliana con una balestra? Non conoscevo le norme per il trasporto di attrezzatura del genere, quindi mi rivolsi a un esperto, come faccio sempre quando mi ritrovo impantanato con un progetto. Chiesi a un conoscente che lavorava in una società di spedizioni internazionali, il quale mi disse: «Essendo un'arma, alla dogana ti fermeranno di sicuro. Quanto alla spedizione, ci vuole un'eternità ed è altrettanto incerta». Non era esattamente quello che volevo sentire. Avrei potuto comprare una balestra direttamente in Brasile, e in base alle mie ricerche a Rio se ne trovavano, ma non abbastanza robuste per quello che dovevo fare. Non c'era altra soluzione: dovevo portarmela dietro, ma come?

Tornai dal negoziante che me l'aveva venduta: «Come si fa a partecipare a una gara internazionale di tiro con la balestra? Come fanno gli atleti a portarsi dietro l'arma?» domandai.

«Ti serve un tesserino, poi devi essere iscritto a una società di tiro a segno e alla federazione sportiva austriaca di tiro con l'arco.»

Era una procedura troppo tortuosa, quindi pensai a un'altra soluzione: con ogni probabilità un doganiere brasiliano non aveva mai visto un tesserino della federazione austriaca di tiro con l'arco, e come per le Petronas Twin Towers, anche in questo caso potevo falsificare il documento. Sarebbe stato sufficiente qualcosa che avesse avuto un aspetto più o meno ufficiale, magari accompagnato da un invito a una competizione locale di balestrieri.

Partii per Rio con tre valigie. Come previsto, all'aeroporto mi chiesero che cosa intendessi fare con la balestra che avevo con me. «Sono uno sportivo, sto andando a una gara di tiro», risposi. «Ecco l'invito, e questo è il tesserino che mi autorizza a portare l'arma con me.» Il doganiere mandò a chiamare tre o quattro colleghi, e tutti erano piuttosto perplessi. Se me la confiscano, pensai, tutto il progetto rischia di saltare. Invece, il funzionario acconsentì e appose un timbro sul mio permesso. Alleluia!

Poi mi chiesero di aprire la seconda valigia, quella con il paracadute. Il doganiere lo guardò incredulo e mi domandò: «È suo anche questo?»

«Sì», risposi. «Voglio approfittarne per fare anche un po' di paracadutismo.»

«Ah, ho capito.»

Infine, vollero aprire anche la terza valigia, quella con l'attrezzatura da arrampicata. Quell'uomo deve avere pensato che fossi davvero uno strano tipo. Per fortuna non gli passò nemmeno per la testa che potessi usare il contenuto delle tre valigie per la stessa cosa, e mi lasciò passare. Trascinai i miei bagagli oltre la dogana, e quando sedetti nel taxi diretto all'albergo ero sudato fradicio. Ce l'avevo fatta! Tutta l'attrezzatura era con me.

Nei giorni seguenti avevo in programma di rilassarmi, ma non riuscivo a starmene seduto in piscina a prendere il sole. Volevo vedere la statua per cominciare a studiarla. In fondo, non l'avevo mai vista di persona, e tantomeno con gli occhi del base jumper: su Internet avevo letto che il Cristo svettava a circa 700 metri sul livello del mare, e in tutte le immagini sembrava che quella distanza fosse effettivamente libera per lanciarsi e per volare con il paracadute. Ma era davvero così?

Saltai su un taxi e mi feci portare al Corcovado, il monte su cui sorge la statua. Eccolo lì, il Cristo Redentore, cinque volte più impressionante di quanto si possa percepire via Internet. Lungo la strada, a ogni tornante mi facevo un'idea diversa anche dell'ubicazione della terrazza per i visitatori, ai piedi della statua: a volte il braccio destro del Cristo, quello rivolto verso il

pendio più ripido, svettava oltre la terrazza, ma altre no, a seconda dell'angolazione da cui lo guardavo.

Arrivato finalmente sul luogo, scesi dal taxi e mi precipitai sul bordo della terrazza. Ai quattro angoli della statua c'erano dei grossi fari che la illuminavano di notte. La terrazza era l'ostacolo principale, saltando avrei dovuto scavalcarla. Tracy appese a uno dei fari una bottiglietta d'acqua legata a un filo, in modo che cadesse a piombo, poi guardò dritto verso l'alto e constatò che il polso del Cristo era esattamente sopra la terrazza. Che fregatura! I 700 metri di lancio si erano appena ridotti a 29! Nessuno si era mai buttato da 29 metri con il paracadute chiuso. *Veni, vidi, vici*? Un cavolo! Le cose non si mettevano bene, e in quel momento la vittoria era più che in discussione. Il mio progetto sembrava compromesso. Sarei anche potuto tornare a casa, ma ormai avevo in mente l'immagine di me stesso in piedi sul braccio del Cristo. Dovevo trovare una via d'uscita.

Per prima cosa informai Thomas Überall, che mi disse: «Se è davvero così pericoloso, non vogliamo rischiare. Tornatene a casa!»

«Dovete venire qui e vedere il Cristo con i vostri occhi», risposi. «Dovete capire quanto è maestoso! Se non funziona tornerò a casa, ma datemi una settimana di tempo per provare un paio di cose. Ho già un'idea, ma non so se funzionerà.» La mia idea si chiamava pilotino.

Il pilotino, come ho già detto, è un paracadute più piccolo, una specie di paracadute ausiliario. Durante il salto viene lanciato in aria, e prendendo velocità si gonfia ed estrae il paracadute principale tramite una fune di collegamento. Per i lanci da altezze estremamente ridotte si usa un pilotino più grande, perché cattura l'aria più in fretta. Dai 29 metri del Cristo, tuttavia, sarei precipitato sulla terrazza per i visitatori molto prima che il paracadute avesse il tempo di aprirsi, quindi dovevo legare il pilotino al punto di lancio, se volevo che quello principale si aprisse subito dopo il salto. Inoltre, dovevo anche scoprire quanto tempo avrebbe impiegato un paracadute del genere ad aprirsi, se fosse stato legato. Poi dovevo legarlo con qualcosa di abbastanza resistente da tirare fuori il paracadute dallo zaino, ma che al tempo stesso non reggesse il peso del mio corpo, altrimenti sarei rimasto appeso alla mano del Cristo: una scena divertente, ma un clamoroso fallimento dal punto di vista sportivo. La polizia avrebbe avuto tutto il tempo di fotografarmi prima di venire a sganciarmi e arrestarmi.

Il mio nuovo piano per il lancio di base jumping più basso di tutti i tempi era dunque questo: cercare un ponte, possibilmente sull'acqua, lanciarsi con il pilotino fisso e cronometrare quanto tempo il paracadute impiegava per aprirsi. Il punto più basso da cui mi fossi mai lanciato era il ponte Mangfall, sull'autostrada Monaco di Baviera-Salisburgo: neanche 70 metri di altezza, da cui ero saltato con l'aiuto di Tracy, che aveva tenuto ben saldo il pilotino finché il paracadute si fosse aperto, poi l'aveva lasciato andare. Sulla mano del Cristo, invece, sarei stato solo. Il responsabile del marketing di Red Bull in Brasile suggerì di provare dal Ponte Rio-Niterói, che nel suo punto più alto raggiunge i 72 metri dal livello dell'acqua. Sarei arrivato sul ponte in taxi, avrei legato il paracadute alla ringhiera, poi avrei filmato il lancio e registrato il tempo impiegato dal paracadute per aprirsi. Mi occorreva qualcosa con cui fissare il paracadute, una specie di gancio che fosse abbastanza forte da riuscire a estrarlo ma che poi lo lasciasse andare. Tracy propose i sacchi di plastica della spazzatura: «Più li arrotoli, più diventano robusti», sosteneva. La mia vita doveva dunque dipendere da un sacco della spazzatura?

Misurammo la resistenza di diversi sacchi della spazzatura attaccandovi dei pesi da palestra. Le funi del paracadute sono lunghe 5-6 metri, quindi per quel tratto la caduta libera sarebbe stata sicura. Dal momento che alle funi sarebbe stato legato un peso di ottanta chili, il sacco della spazzatura si poteva tranquillamente ripiegare più volte. Scoprimmo che il risultato migliore si otteneva piegando il sacco cinque volte. L'ovvia domanda successiva fu: dove sarei atterrato, visto che sotto c'era il mare? In acqua era troppo pericoloso, perché avrei impiegato un'eternità a liberarmi dal paracadute, e la polizia avrebbe avuto tutto il tempo di arrestarmi e sequestrarmi l'attrezzatura. Sarebbe stato meglio atterrare su una barca, che ci avrebbe anche permesso di scappare. Ne noleggiammo una, ma decidemmo di non dire nulla al pilota. Gli dicemmo soltanto che volevamo riprendere qualcosa sotto il ponte.

Fortunatamente, in passato Tracy aveva pilotato dei natanti lungo il Mississippi, quindi sapeva come manovrare l'imbarcazione perché potessi atterrarvi sopra, e anche come impedirle di andare alla deriva. Avevamo scelto un mezzo che a poppa aveva un ampio ponte, quindi Tracy diresse l'imbarcazione proprio sotto di me. Il pilota era un po' irritato perché

doveva manovrare la barca con precisione millimetrica, e tutto solo per le riprese di un bizzarro documentario, per quanto ne sapeva lui.

Da parte mia, invece, dovevo convincere il tassista a fermarsi in mezzo al ponte e lasciarmi per strada. Di sicuro non avrebbe ceduto facilmente alle richieste di un base jumper fuorilegge, quindi indossai il paracadute sotto una giacca e a un certo punto urlai: «Si fermi subito, per favore, devo vomitare!» Alla parola «vomito», il tassista si fermò all'istante. Gli lasciai i soldi sul sedile posteriore, ringraziai e scesi dall'auto. Mi avvicinai subito alla ringhiera e cominciai a legare il paracadute con il sacco della spazzatura. Dietro di me si era già formata una colonna di automobili, e poiché avevo tolto la giacca, tutti avevano visto il paracadute sulla schiena e sapevano che stavo per buttarmi. Urlarono qualcosa in portoghese che non capii, ma sembravano grida di incoraggiamento.

Diedi un'occhiata di sotto, informai via radio Tracy che doveva ruotare ancora un po' la barca e mi lanciai. Atterrai perfettamente sul ponte a poppa, proprio mentre il pilota dava gas per schizzare via.

Era stato divertente, soprattutto per la trovata che avevo avuto sul taxi. Avevo previsto la reazione del tassista e l'avevo sfruttata a mio vantaggio, ma ancora una volta era stato importante non fare niente di volgare. Volevo raggiungere il mio obiettivo, se necessario anche con mezzi illegali, ma nessuno doveva essere danneggiato, a parte gli addetti alla sicurezza, che probabilmente si prendevano ogni volta una bella ramanzina per essersi fatti fregare. Ero una specie di consulente per la sicurezza che lavorava in incognito per portare alla luce i punti deboli di un sistema di sorveglianza.

Rientrati in albergo, riguardammo il video del lancio e facemmo questi calcoli: un secondo e mezzo esatto dopo il lancio ero appeso al paracadute completamente aperto, quindi dai 29 metri del Cristo Redentore avrei impiegato due secondi e mezzo per raggiungere la terrazza ai piedi della statua. Questo significava che avrei avuto solo un secondo per scansarla. Non era molto, ma un secondo è pur sempre un secondo. In Formula 1 è un'eternità, e per il nostro progetto era abbastanza. Richiamai immediatamente Thomas: «Sarà difficile, ma posso farcela».

Per scegliere il momento del lancio c'erano due alternative: la prima era quella di arrampicarsi sulla statua di notte. La terrazza veniva chiusa ai turisti alle otto di sera, e a quel punto entravano in servizio i guardiani notturni, che forse avremmo potuto corrompere. Una sera salimmo al

Corcovado fingendoci turisti, e vedemmo un addetto uscire dalla guardiola, mentre il suo collega rimase seduto all'interno con il suo fucile. I due non ci parvero particolarmente corruttibili. In quell'occasione, però, osservammo anche la ringhiera e i dintorni della statua.

Il Corcovado sorge sulle propaggini del Parco nazionale di Tijuca, e la statua è circondata da una boscaglia piena di insetti e di serpenti in cui è possibile addentrarsi solo armati di machete, poiché non offre un facile accesso. Ed era proprio questa la seconda alternativa: salire al Corcovado verso sera, nasconderci nella boscaglia mentre gli ultimi turisti erano ancora sulla terrazza e aspettare che la chiudessero, cosa che avveniva verso le otto. Era improbabile che dopo quell'ora gli uomini della sicurezza perlustrassero la zona. Dopo una notte all'addiaccio, il nostro momento migliore sarebbe stato il mattino di buon'ora, prima che la terrazza venisse riaperta al pubblico.

Perché il piano riuscisse era anche essenziale che le condizioni climatiche fossero buone. Non doveva esserci vento, perché avrebbe fatto ruotare il paracadute, cosa che mi avrebbe impedito di superare la terrazza. E non doveva nemmeno piovere, perché la statua del Cristo Redentore è di pietra saponaria, una superficie liscia autopulente che quando è umida diventa parecchio scivolosa. Se fosse piovuta anche solo qualche goccia, non mi sarei potuto muovere sulla statua in totale libertà e sicurezza.

Un altro elemento importante era l'elicottero. Ce ne occorreva uno per le riprese, ma a differenza del tassista e del conducente della barca che avevamo coinvolto nel salto dal Ponte Rio-Niterói, questa volta eravamo costretti a rivelare il nostro piano al pilota. Ne ingaggiammo uno che aveva già volato per alcuni progetti di Red Bull, e che non sembrava turbato dal fatto che la nostra impresa fosse illegale.

Salimmo al Corcovado una sera totalmente priva di vento e ci nascondemmo nella boscaglia: Tracy, due operatori di una grande televisione tedesca, due fotografi, due assistenti locali e il sottoscritto.

«Ragazzi, fate piano!» dissi. «Niente sigarette, niente luci. Testa sotto le foglie e bocca chiusa!» Ci saremmo mossi verso le quattro-cinque del mattino. Volevamo aspettare il sorgere del sole per le riprese.

La notte fu un film dell'orrore. Eravamo circondati da insetti e serpenti di ogni genere, e udimmo rumori mai sentiti prima. Non potevamo giocare a carte né mangiare qualcosa, e cercammo invano di dormire. Ci sdraiammo

su alcuni alberi cresciuti in orizzontale, legandoci al tronco con una cintura per non cadere. Passammo in quel modo metà della nottata, e verso le due del mattino cominciò a piovere. Le gocce ticchettavano sulle foglie. Ci mancava solo questa, pensai. Lanciarmi sotto la pioggia era impossibile. Inoltre, gli operatori e i fotografi non erano abituati a niente del genere, e cominciarono a brontolare: «Non siamo stati pagati per una notte così da incubo».

Quella stessa situazione si ripeté per quattro o cinque volte: in marcia alle sei del pomeriggio, poi di ritorno alle otto del mattino bagnati fradici. Dopo la prima volta ci portammo un paio di sacchi della spazzatura in più, per non inzupparci dalla testa i piedi. Ce ne stavamo sdraiati dentro quei sacchi di plastica neri con un paio di buchi per respirare, e a un certo punto cominciava sempre a piovere: *tac*, *tac*, *tac*. Niente da fare, pensavamo ogni volta. Non dimenticherò mai quella sensazione di freddo e umidità, legato a un albero nel bosco sapendo che neppure quella era la volta buona.

Ma i problemi non finivano qui: eravamo anche a corto di soldi. Per qualche ragione gli operatori della televisione non avevano ricevuto l'anticipo promesso, e ora minacciavano di boicottare il progetto: «Niente paga, niente riprese». Neanche a dirlo, quel giorno il tempo era splendido, e i due minacciavano di abbandonarmi. Andai dal loro responsabile a Rio, gli raccontai quello che volevo fare e cercai di entusiasmarlo, e poco dopo convocò gli operatori, promise loro un bonus per le condizioni di lavoro particolarmente difficili *et voilà*, la troupe era di nuovo a bordo. Anche in quel caso la psicologia e la tenacia furono decisive.

In tutti i miei progetti c'è sempre stato qualcuno che voleva abbandonare, ma l'ho sempre fatto ricredere. E a ogni lancio riuscito i dubbi che nutrivo in me stesso svanivano, lasciando il posto a una folle fiducia. Bisogna pianificare tutto alla perfezione e dare sempre il massimo, tenere alta la guardia, e allora tutto funziona come previsto.

La notte successiva eravamo di nuovo nella foresta, dentro i nostri sacchi della spazzatura. Alle due di notte il tempo teneva ancora, non c'era vento né pioggia. Ci siamo, pensai, questa è la volta buona. Dopo molti tentativi e contrattempi, cominciai a ripassare mentalmente la sequenza del lancio, a recuperare tutto quello che era stato soffocato dalla frustrazione.

Verso le quattro scagliai la prima freccia. Sapevo con certezza che da quella freccia dipendevano tante cose. Certo, era ancora buio pesto, ma la

statua era chiara e illuminata. Riuscii a seguire la traiettoria solo per un brevissimo istante, poi la freccia scomparve nella notte e sentii la fune srotolarsi. A un certo punto la forza di trazione della freccia diminuì, quindi capii che aveva raggiunto il punto più alto e che ora sarebbe scesa. Un attimo dopo, infatti, il proiettile centrò la terrazza sull'altro lato del braccio. Non riuscivo a crederci: avevo fatto centro al primo colpo!

La meta del progetto era sempre più vicina, e l'immagine che mi avrebbe reso immortale, quella che il mondo avrebbe guardato a bocca aperta, stava per essere scattata. Sarebbe stata un'immagine per l'eternità.

Ho sempre desiderato lasciare qualcosa di me al mondo, non mi è mai piaciuta l'idea che quando moriamo non rimanga niente di noi. Nasciamo e poi ce ne andiamo, e chi ti ha voluto bene si ricorderà di te, ma gli altri diranno: «Non so chi fosse». Le persone che hanno lasciato traccia di sé, quelle di cui si parlerà sempre, in un certo senso sono ancora tra noi: Edmund Hillary, Neil Armstrong, Dennis Hopper. È quello che desidero anche per me. La foto scattata davanti alle Petronas Twin Towers non era un'immagine per l'eternità, ma salire sulla mano destra del Cristo Redentore a Rio sarebbe stata la mia prima, grande possibilità di conquistare quel tipo di immortalità che ho sempre desiderato. E adesso stavo per farcela.

Lentamente, feci scorrere la fune sopra il braccio del Cristo. Ormai nulla poteva andare storto, ma dovevo ancora arrampicarmi lungo 29 metri di corda. Una sfacchinata pazzesca con i bloccanti: nonostante tutto l'allenamento, avevo largamente sottovalutato quella parte. Arrivai in cima completamente privo di forze.

Per la prima volta potei vedere da vicino la mano del Cristo, a cui avrei dovuto legare il sacco della spazzatura. Nei giorni precedenti avevo fatto un giro di ricognizione in elicottero e avevo scattato diverse foto dall'alto, quindi sapevo che sulla mano del Cristo erano installati dei parafulmini, perché in passato la statua era stata colpita e danneggiata più volte dai temporali. Feci un nodo speciale che mi aveva insegnato Tracy e legai il sacco a cinque di quei parafulmini. Il palcoscenico era dunque pronto, poteva arrivare l'elicottero per le riprese. Rimaneva ancora un po' di tempo. Tempo per il Cristo e tempo per me.

La sera prima avevo rubato un piccolo mazzo di fiori nell'atrio dell'albergo: volevo posarlo sulla spalla del Cristo in segno di ringraziamento. Non ho una fede profonda, ma quella che mi aspettava era

un'impresa difficile, quindi un mazzolino di fiori per il Figlio di Dio non poteva far male.

Tra le misure precauzionali era prevista anche una bottiglietta di plastica per fare pipì: sarei dovuto rimanere seduto lassù per un po', e non volevo certo pisciare sulla statua! Sarebbe stato blasfemo, oltre che poco elegante. Dopo la lunga e faticosa scalata, prima della quale avevo bevuto parecchio, svuotai dunque la vescica nella bottiglietta e la buttai ai ragazzi di sotto, a cui dissi via radio: «Prendete e smaltite!» Niente serrature rotte e niente pipì sul Cristo, solo un mazzolino di fiori sulla spalla e una gentile richiesta a Lui: «Ehi, facciamo qualcosa insieme, tu e io? Sarà una novità per entrambi». Mi sembrava il modo più giusto e garbato per fare quello che dovevo fare.

Quando uno sta bene pensa di rado a Dio. Solo quando le cose vanno male o in famiglia qualcuno si ammala si ricomincia a pregare: «Dio, stammi vicino!» È un pensiero che mi ha accompagnato in tutti i miei lanci. Nei momenti pericolosi, quando avrei anche potuto perdere la vita, ho sempre cercato il dialogo con Dio.

Immerso nei miei pensieri, me ne stavo seduto lassù e aspettavo il momento giusto per lanciarmi. Alle sei e mezzo sorse il sole, quindi adesso si faceva sul serio. I ragazzi di sotto erano in contatto radio con il pilota dell'elicottero, il quale aspettava soltanto la luce giusta. A un certo punto uno dei miei collaboratori chiamò dal suo punto di osservazione: «Arriva la sicurezza!» O stavano per effettuare il giro di controllo mattutino oppure qualcuno li aveva avvertiti. In ogni caso, bisognava fare in fretta. Sganciai la corda da arrampicata: ormai non potevo più tornare indietro. I guardiani di sotto mi avevano già visto sulla terrazza nei giorni precedenti, e adesso erano fuori di sé perché me ne stavo seduto sulla mano del Cristo. Avevano già fermato i due operatori, quindi non ci sarebbero state riprese dalla terrazza ma solo dall'elicottero e dal basso. E dalla mia telecamera a mano, naturalmente. In seguito l'interprete ci spiegò che gli uomini della sicurezza volevano mandarci via prima che arrivasse il loro capo, altrimenti avrebbero perso il posto.

Lassù sulla mano, 29 metri più in alto, ero ormai concentrato soltanto su di me. Fino a quel momento ero rimasto seduto, e ora mi alzai per la prima volta. Per non perdere l'equilibrio, non guardai subito in avanti, ma chinai appena la testa verso il basso. A un certo punto udii l'elicottero. Avevamo concordato che volasse intorno alla statua per tre volte, e che sarei saltato

quando il sole avesse raggiunto l'angolazione giusta. Come per il salto dalle Petronas Twin Towers, non dovevo preoccuparmi solo del lancio, ma dovevo pensare anche alle riprese e alle fotografie, che erano importanti quanto il lancio stesso: in fondo, volevamo mostrarle a tutto il mondo!

In piedi sulla statua del Cristo Redentore, d'un tratto percepivo ogni cosa in modo ovattato. Anche il rumore delle pale dell'elicottero era diventato più sordo. Quando fosse arrivato davanti a me dopo il terzo giro mi sarei dovuto buttare. L'elicottero arrivò, e mi lanciai. La mia mente era completamente libera, aspettavo solo lo strattone del pilotino. Mi sembrò che passasse un'eternità. Il paracadute principale sgusciò fuori e si aprì, e subito tirai il comando di destra per superare la terrazza. Ogni metro era importante: dalle fotografie si vede bene quanto poco spazio di manovra avessi. Se il paracadute avesse impiegato anche solo un attimo di più, mi sarei sfracellato o chissà che altro. Planai oltre la balconata, poi la discesa proseguì per 700 metri, verso il punto d'atterraggio. A Rio de Janeiro erano da poco passate le sette del mattino, e avevo appena fatto il lancio più incredibile del mondo! Ora potevano anche arrestarmi o multarmi, ma il lancio, quell'immagine grandiosa, nessuno avrebbe potuto portarmelo via.

I tre-quattro minuti di volo fino al punto d'atterraggio, previsto in un parco con le palme e un immenso spazio verde, mi riempirono di un indescrivibile senso di libertà. Appena messo piede a terra dovetti correre e infilarmi nell'auto per la fuga, che partì a tutta velocità facendo stridere le gomme sull'asfalto. Forse quella partenza non era necessaria, ma fu la ciliegina sulla torta di un lancio spettacolare.

Di ritorno in albergo, mi sentivo stanco come dopo una gara di triathlon. Il calo di tensione mi lasciò senza forze. Alle Petronas Twin Towers non avevo avuto quella strana sensazione da «potrebbe essere il tuo ultimo lancio»: i 450 metri di altezza non erano stati una grande impresa, ma banale base jumping. Nel caso del Cristo Redentore, invece, la mia vita dipendeva da ogni singolo secondo. Se il paracadute non si fosse aperto al momento giusto, mi sarei ritrovato morto o su una sedia a rotelle. Era stato il progetto più pericoloso che avessi mai concepito, con un margine di sicurezza minimo. Prima di lanciarmi avevo addirittura fatto testamento. Avevo scritto che il mio corpo doveva essere cremato, e le mie ceneri sparse in Austria, sul Monte Drachenwand, che si affaccia sul Lago Mondsee. E che

lasciavo la mia moto KTM e il mio pulmino Mercedes al mio migliore amico, Hubert Greinöcker.

Il lancio del 2004 nella grotta di Mamet, nel Parco nazionale del Velebit in Croazia, rappresentò un ulteriore passo in avanti nel confronto con le mie paure e verso il controllo assoluto. Fino ad allora tutti i miei lanci si erano basati sulle mie impressioni sensoriali: il mio occhio percepiva qualcosa e la decisione arrivava di conseguenza. Non poter vedere qualcosa per valutarla, quindi, aumentava il fattore paura. Il buio spaventa sempre: Starà arrivando qualcuno? Chi c'è vicino a me?

Spesso la gente mi chiede se nei miei lanci utilizzo un altimetro, ma sarebbe troppo impreciso. Un occhio allenato è uno strumento di misurazione assai più affidabile. In tutti i lanci in cui volevo che il paracadute si aprisse molto tardi, come punti di riferimento utilizzavo le persone a terra. La neve o l'acqua non sono facili da interpretare in questo senso, ma con le persone so esattamente che a partire da una certa altezza diventano improvvisamente più grandi. Se riesco a distinguere il colore di una T-shirt, vuol dire che è il momento di aprire il paracadute. Una volta scherzavo dicendo: «Tirerò la fune solo quando riuscirò a capire se qualcuno ha messo la senape dolce o quella piccante sui würstel».

Tuttavia, sul bordo della grotta di Mamet gli occhi non mi sarebbero serviti a niente. Sarebbe stato come entrare in una galleria buia a centottanta all'ora, quindi dovevo trovare un altro modo per capire quando aprire il paracadute. In un primo momento pensai di illuminare la grotta, ma avrei alterato l'incanto e il misticismo del posto. Poi pensai a un conto alla rovescia, una voce all'auricolare che mi dicesse: «Cinque, quattro, tre, due, uno!» e poi un suono ad alta frequenza per assicurarmi di non mancare il momento esatto, nel caso non avessi udito la voce a causa del rumore dell'aria.

Andai a Klagenfurt da un amico che aveva uno studio di registrazione e gli chiesi di farmi sentire un paio di suoni fastidiosi per l'orecchio da inserire alla fine del conto alla rovescia. Due ore dopo sul mio lettore MP3 c'era il file audio di un conto alla rovescia di cinque secondi: la mia caduta libera non sarebbe durata di più. Per poter mettere a punto questo sistema dovetti fare

un paio di lanci di prova da altezze analoghe: affidarmi a un MP3 per l'apertura del paracadute significava rinunciare al controllo.

A questo si aggiungeva il fatto che la grotta era particolarmente stretta e difficilmente accessibile. Se mi fossi rotto qualcosa là sotto, prima di tutto avrebbero dovuto tirarmi fuori, e solo in un secondo momento avrebbero potuto portarmi all'ospedale con un mezzo dell'elisoccorso. Quella grotta era il posto meno adatto per farsi male.

Per il giorno del lancio avevamo organizzato una catena di salvataggio perfetta. Sul posto c'erano specialisti del recupero nelle grotte e un medico statunitense con una valigetta piena di farmaci che mi disse: «Se cadrai di sotto, sarai contento di prendere queste pillole». Avevamo fatto venire anche l'elisoccorso, che mi avrebbe portato a Klagenfurt in quaranta minuti. All'ospedale mi avevano già prenotato un letto, e c'era una squadra pronta a intervenire.

Tutto questo sarebbe stato impensabile senza uno sponsor che finanziasse tutte queste misure di sicurezza: anche se avessimo dovuto rinunciare al lancio per qualche motivo, avremmo dovuto pagare tutti lo stesso. Per Red Bull, naturalmente, la cosa più importante è che l'atleta possa tornare a casa sano e salvo, la prestazione è sempre secondaria. Dopo il tremendo incidente di Karina Hollekim, Red Bull aveva quasi raddoppiato il suo budget per dimostrarle che non doveva preoccuparsi dei soldi: «Tu pensa a guarire e a rimettere a posto le gambe. Noi non ti abbandoniamo!»

Sapere di poter contare sull'appoggio incondizionato di Red Bull è stato un grande aiuto psicologico. Sono dei professionisti, mi dicevo, e se qualcosa andrà storto mi tireranno fuori da quella grotta, mi caricheranno sull'elisoccorso e dopo quaranta minuti un medico mi dirà: «Signor Baumgartner, ora sentirà un po' di sonnolenza». A quel punto non proverò più niente.

Se non avessi avuto quell'aiuto e quella certezza, non sarei riuscito a portare a termine l'impresa. Il segreto è tutto qui, nella preparazione, nell'allestimento di strutture che ti permettano di concentrarti solo sul salto. E quel salto fu un successo totale: un minuto prima del conto alla rovescia indossai il casco, poi andai al punto di uscita su una protuberanza di roccia, sul margine della grotta, mi feci il segno della croce e mi lasciai cadere nella gola buia. Grazie all'MP3 aprii il paracadute nel punto esatto in cui l'imbuto della grotta era ancora abbastanza largo da permettermi di non sbattere

contro la roccia durante la manovra di avvicinamento. Il punto di atterraggio era stato segnato con una freccia di lightstick che riuscii a distinguere sul fondo poco dopo avere aperto il paracadute. Dopo essere atterrato lanciai un grido di gioia che risuonò a lungo dentro la grotta.

Naturalmente, prima del lancio nella grotta di Mamet Red Bull sapeva bene che in tutto ciò che facevo volevo sempre avere un ampio margine di sicurezza. Tutti dicevano: «Felix lo farà soltanto se ci saranno le condizioni. Se non sarà disponibile l'elisoccorso è inutile chiederglielo: non si lancerà, questo è certo».

Tutti abbiamo i nostri standard. Una volta, durante un progetto in America, dovevamo girare un video e il regista ci ha detto: «Qui dentro fa troppo caldo, così non posso lavorare», poi si è attaccato al telefono mezza giornata per procurarsi un impianto di condizionamento. Qualunque datore di lavoro gli avrebbe detto: «Guarda che costa un mucchio di soldi! E richiede anche un sacco di tempo!» Ma Red Bull lo sapeva: «Quell'uomo può fare un buon lavoro solo se nella stanza ci sono esattamente 18 °C, e magari anche una porzione di sushi sul tavolo». Tutto questo è costato un mucchio di soldi e di tempo, ma alla fine ogni cosa era perfetta, e il regista si è dimostrato semplicemente il migliore.

Questa reputazione, però, te la devi guadagnare. Forse all'inizio ti risponderanno: «Grazie tante, cercheremo qualcun altro». Ma quando ti sarai fatto conoscere la gente dirà: «Se soddisfiamo le sue richieste farà un ottimo lavoro, e se dovremo procurargli una gabbia con un pappagallo dentro allora pazienza, gliela troveremo!»

Più i miei progetti diventavano ambiziosi e avevano successo, più cresceva la pressione dell'aspettativa da parte degli sponsor, dei media e dell'opinione pubblica in generale, e questo rendeva le cose sempre più complicate. È un po' come nella Formula 1: quando sei un novellino, il primo anno puoi guidare in maniera piuttosto disinvolta, purché non distrugga la macchina. Nessuno si aspetta niente da te. Ma appena dimostri quello che sai fare e ti porti in testa, allora si accendono i riflettori: «Ehi, il ragazzo può farcela!» E guai se alla prossima gara arrivi solo sesto!

È stato così anche per me. Nessuno mi avrebbe degnato di attenzione se non mi fossi lanciato dalle Petronas Twin Towers. Se però hai successo per

molti anni come è capitato a me, allora tutti danno per scontato che puoi sempre farcela: «Tornerà a casa sano e salvo, non c'è dubbio». A quel punto perdere è proibito. L'ho sempre trovato assurdamente pesante. Non avevo più il diritto di giocare il jolly e tornare a casa dicendo: «Ragazzi, è andata così. Che cosa vogliamo provare adesso?»

Esistono tre tipi di pressione nello sport ad alti livelli. Una è quella che provi dopo tanti anni di successo, quando tutti cominciano a dare per scontato che vincerai o farai sempre la cosa giusta. È stato così per Hermann Maier: a un certo punto dominava così tanto la scena dello sci alpino che se arrivava secondo era una delusione immensa per tutti. In quei casi la stampa aggiungeva la parola «solo» accanto alla sua posizione in classifica, e questo dava immediatamente l'idea di una cattiva prestazione. Tanto valeva scrivere: «Ha mancato la vittoria per due centesimi». Invece l'atleta leggeva «solo secondo» e pensava: Ma che significa? Sono arrivato al traguardo un battito di ciglia più tardi e per voi è come se fossi uscito di pista come un dilettante? È difficile restare indifferenti in certe situazioni. Sei sotto pressione perché devi difendere la tua immagine di vincitore.

Il secondo tipo di pressione è quella mediatica. La senti quando sai che tutto il mondo ti guarda. Per il progetto Stratos abbiamo fatto anni di test senza subire alcuna pressione mediatica. Poi ci siamo presentati al pubblico e d'un tratto mi sono ritrovato su un palcoscenico. Tutti ti guardano, tutti vogliono dire la loro, e questo rende le cose parecchio difficili.

Il terzo tipo di pressione è il fastidio di avere una telecamera continuamente puntata in faccia quando in realtà vorresti lavorare. Finché tutto va bene non è così male, un'intervista la fai volentieri e non hai problemi. Ma se le cose non vanno granché, una telecamera o un'intervista è l'ultima cosa che vorresti.

Durante il progetto Stratos la BBC ci ha accompagnati per cinque anni, e naturalmente doveva essere coinvolta in ogni momento della storia, perché mostrando gli alti e i bassi dell'impresa le avrebbe dato autenticità. Ma quando c'era la telecamera a riprendere, non potevo parlare o comportarmi come invece sarebbe stato necessario in un progetto del genere. Non potevo imprecare o dire qualche parolaccia liberatoria, né far notare apertamente questo o quell'errore. Le onnipresenti telecamere ci distraevano e ci disturbavano, e ogni tanto dicevo ai ragazzi della BBC: «Scusate, ma adesso dobbiamo proprio lavorare».

All'inizio gli scienziati non erano abituati alle riprese. Di solito uno scienziato non ama parlare troppo: conduce le sue ricerche nel silenzio del suo laboratorio e non ha nessuna voglia di raccontare il suo complicato lavoro davanti a una telecamera. Non poteva funzionare, e la cosa ha provocato non poche tensioni. Inoltre consumava parecchie delle mie energie, che invece avrei dovuto impiegare per quel progetto così immenso.

Nel caso di Stratos, l'aspetto mediatico ha rappresentato un grosso problema: come spianare le difficoltà senza farmene logorare? Durante i preparativi per il progetto non sono riuscito a trovare una soluzione. Il mio amico Richard era pronto a risolvere determinate questioni al posto mio, ma allo stesso tempo dovevo anche cercare di capire. Dovevo scoprire perché certe questioni mi preoccupassero tanto. E sì, a volte devi anche poter litigare. Ovvio, non è che mi piaccia, ma in alcuni casi uno scontro liberatorio è proprio quello che ci vuole.

Eravamo alla vigilia di un test importante e il mio cuore batteva ancora a centottanta a causa di una discussione. È stato l'aspetto peggiore del progetto Stratos: il mostruoso doppio carico di atleta e mediatore. Dovevo continuamente riprendere persone amiche e con cui lavoravo bene, poi per due ore l'atmosfera si faceva pesante. Ma quella gente mi serviva ancora per la fase successiva.

Tutto questo mi consumava, e quando ti esaurisci è difficile ritrovare la concentrazione. Dopo due ore di discussione dovevo indossare nuovamente il casco, rimettermi a sedere, azionare l'interruttore e ripetermi: Okay, questo è il mio abitacolo, questi sono i miei pulsanti…

Non so perché, ma in quei momenti pensavo a mia madre e alle sue incombenze di casalinga. Fare il bucato, occuparsi di due figli, tenere i conti, cucinare per mio padre e anche per me, perché noi due non abbiamo mai mangiato le stesse cose. E l'indomani di nuovo daccapo, senza nemmeno un giorno libero alla settimana. Con i figli non ci sono mai giorni liberi, anzi: uno ha il morbillo e l'altro il mal di denti, e ogni volta si aggiunge una sfida. Questa sensazione di essere prigioniero di una routine logorante, con sfide e difficoltà ogni giorno, mi ha perseguitato per tutta la durata del progetto Stratos.

Terapia a Lancaster e pausa forzata per Stratos

Nei giorni e nelle settimane successive alla riunione, tutto pesa sulle spalle di Andy Walshe e dello psicologo sportivo Mike Gervais. I due si presentano sempre insieme. Il loro compito è aiutarmi a sopportare la maledetta tuta pressurizzata, e per un periodo di tempo prolungato, non solo per un paio di minuti. L'obiettivo è superare i test a Brooks. Tempo a disposizione: quattro settimane. Tremendamente poche. E oltre al lavoro psicologico su di me, dobbiamo anche lavorare insieme con il team di Stratos alla questione muro del suono.

Tra una settimana sapremo se stiamo andando nella direzione giusta. Altrimenti si verificherà *the worst case*, lo scenario peggiore, e dovremo annullare tutto. In questo caso non ho idea di ciò che ne sarà di me e del progetto Stratos, però sono estremamente motivato. Ho fatto «outing» davanti al team, e da tre mesi ormai il mio segreto non è più tale. Inoltre, abbiamo a bordo due persone nuove, Andy e Mike, che mi danno fiducia e mi fanno pensare che tutto andrà bene.

La mia «tutaterapia» ha inizio nello spogliatoio. Mike mi dice di andare nella stanza in cui ho cominciato a odiare la tuta, proprio dove Mike Todd me l'ha sempre infilata. Là dentro ne vengono custodite tre, insieme con i pezzi di ricambio e gli strumenti di misurazione. È la stanza dell'odio. Mike Gervais mi domanda: «Qual è esattamente il tuo problema?» Gli parlo della sensazione di prigionia che mi dà, del panico che provo all'idea che l'aria non mi basti e di quel disgustoso odore di gomma. Al che lui mi allaccia una cintura di sicurezza e mi dice: «D'accordo, adesso voglio che ti infili subito il casco. Solo il casco, niente tuta. Per venti minuti, poi mi dirai come ti senti

da uno a dieci: uno significa che sei del tutto rilassato, dieci che sei nel panico e che devi togliertelo subito». E allora iniziamo: casco in testa, visiera abbassata e poi ossigeno. Quando ho la visiera abbassata devo immagazzinare ossigeno, altrimenti soffoco. Mi rendo subito conto che c'è una differenza enorme tra indossare il casco da solo e la tuta completa. Con la tuta sono sigillato ermeticamente, ma se ho un certo senso di libertà e riesco a muovere liberamente almeno le dita, allora va un po' meglio.

Mi siedo sulla *pre-breathing-chair*, e Mike mi domanda: «Come ti senti?» Gli descrivo le sensazioni che provo, in modo sincero e onesto: «Ora capisco perché la odio, e so anche che a un certo punto vorrò uscirne». So di poter parlare liberamente e manifestare la mia paura. Non devo più recitare per ingannare il team. Posso dire semplicemente: «Ora lo stress è troppo». È un momento liberatorio che allenta la tensione, ma al tempo stesso avverto una pressione, come se nella mia testa dovesse scattare qualcosa, che è il motivo per cui siamo qui. Abbiamo ancora quattro settimane, ma l'ultima è già pianificata per i test, quindi ne rimangono soltanto tre. Non è molto tempo per risolvere il mio problema.

Dopo dieci minuti con il casco, il mio benessere è al livello tre: una tensione leggera ma ancora sopportabile. Mike mi guida: «Immagina di togliere il casco. Non pensare che sei chiuso lì dentro, che l'aria è troppo poca, è troppo stretto o hai troppo caldo. Esci mentalmente dal casco! Guardati intorno nella stanza. Se guardi all'indietro avrai anche un campo visivo più ampio».

Quando indossi un casco del genere l'atteggiamento mentale diventa importante. Vuoi grattarti il naso e pensi: Accidenti, ora non posso. Eppure mi prude continuamente. Il prurito dà fastidio. Poi entra Art e mi dice: «Ehi, ragazzi, che combinate di bello?» E Mike gli risponde tranquillo: «Sto facendo un test con Felix». Art spiega che ha bisogno di parlare un attimo con me, poi mi riferisce qualcosa a proposito di un apparecchio che funziona di nuovo e dopo due minuti scompare. Torno a concentrarmi su Mike e mi rendo conto che non ho più pensato al prurito al naso. Prima il prurito era il pensiero dominante, ma appena mi sono distratto l'ho dimenticato. Mike ha ragione: devo uscire con la mente dal casco, non posso rimanerci dentro e fissarmi. Devo vedere qualcosa, magari un film, oppure giocare con un videogioco o contare alla rovescia. L'importante è uscire dal casco!

Provo a distrarmi con tutto quello che mi viene in mente. A un certo punto Mike mi chiede: «Come ti senti?»

«Mah, quattro, forse cinque», rispondo.

«Siamo già a venti minuti. Riesci a resistere per altri dieci? Mezzora sarebbe un buon inizio.»

Non sono ancora nel panico. E so che posso farcela perché posso aprire la visiera in qualunque momento. Se indossassi anche la tuta, non potrei uscirne tanto facilmente. Con la tuta non oserei avvicinarmi a quel limite. Solo con il casco è un po' più facile. Spiego a Mike tutto questo, ne parliamo a lungo. Ora ho quasi raggiunto il livello sette. Mike misura le mie pulsazioni, però non mi dice il valore e continua a parlare. «Possiamo tentare di resistere ancora un po'? Prova così… Non dovresti…» Con le più disparate manovre diversive, Mike cerca di guadagnare tempo, di spostare un po' più in alto la mia soglia di sopportazione. Mi spinge avanti a blocchi di dieci minuti, e alla fine dice: «Siamo a cinquantasette minuti. Ormai completiamo l'ora e poi smettiamo». Io ribatto: «L'hai già detto tre volte!» Tre minuti dopo arrivo a un'ora, ed è solo il primo giorno!

Ora Mike mi rivela il valore delle mie pulsazioni: «Erano tre mesi che non mettevi il casco, giusto? Tutti aspettavano di vedere la tua reazione, perché abbiamo solo tre settimane di tempo. Se non ce la faremo in tre settimane, non potremo fare il test, e senza test probabilmente salterà l'intero progetto. Però adesso hai resistito un'ora, e in quest'ora hai descritto il tuo stato di benessere da tre a sette, cioè da più o meno rilassato a 'fatemi uscire da qui'. Eppure le tue pulsazioni sono cambiate solo di due punti in più o in meno. Questo significa che quanto mi hai appena descritto avveniva solo nella tua testa, non nel tuo corpo. Il tuo corpo non patisce alcuno stress, altrimenti il cuore galopperebbe. È solo la tua immaginazione. La tua testa ti dice qualcosa che non esiste».

«Ed è un bene o un male?» gli domando.

«Un bene! La testa la rimettiamo a posto molto più in fretta del corpo. Se fosse un problema fisico, tre settimane non basterebbero, ma la testa si aggiusta!»

«Fantastico! Allora non è così male come pensavo.» Non riesco a credere alla mia fortuna.

Il procedimento è chiaro: parlare, parlare e parlare. Di solito ce ne stiamo seduti nel nostro camper argentato, al tavolo delle conferenze, e siamo

sempre in tre: Mike, Andy e io. Andy è quello che tiene i contatti con il team e che sulla base delle valutazioni psicologiche decide il passo successivo. Mike è lì solo per me. Un po' alla volta sviluppiamo la nostra routine. Ogni mattina, prima che entri nella tuta o nella capsula, Mike mi chiede: «Qual è il nostro obiettivo per oggi? Qual è stata la lezione di ieri?» Poi seguono dieci minuti di esercizi di rilassamento, durante i quali Mike mi dice: «Ora chiudi gli occhi. Immagina di essere nella capsula».

La sua voce è tranquilla, e anch'io mi sto rilassando. Dopodiché mi dice: «Immagina di essere dentro la tuta», al che il battito accelera. Più tardi Mike mi spiega: «Le tue pulsazioni aumentano anche se ti dico che domani farai il tuo primo salto di bungee jumping. Immagina di trovarti lassù in cima e di sentire l'elastico attorno alle gambe. Il polso accelerato non ha niente a che fare con la tuta». Mike cerca di far rallentare le pulsazioni usando le parole. «Adesso potrei provocarti un po' di stress, però continui a ricevere ossigeno fresco e puro al cento per cento, ed è rigenerante. Senti l'ossigeno che ti sale alla testa, che arricchisce le tue cellule cerebrali. Sei vigile, presente.» Mike continua così, e io lo ascolto pensando: Ah, sì, ossigeno fresco. Come d'inverno, quando esci di casa. Quest'aria è fantastica!

La continua conversazione con me stesso ravviva tutto il mio corpo, perché Mike mi illustra alla perfezione tutto il processo. Mi prepara al compito che mi aspetta attraverso le visualizzazioni. È il suo metodo, e funziona: non vedo l'ora di sentire l'ossigeno. Prima con la visiera chiusa pensavo: Sono isolato nel mio piccolo mondo. Ora invece penso: Evviva! Arriva l'ossigeno fresco! È incredibile come all'improvviso il punto di vista cambi. Accadono le stesse cose, è solo la mia percezione a essere differente.

Il nuovo trucco di Mike segue lo stesso principio, e funziona anche se ne capisco perfettamente il meccanismo: «Guarda la tuta. Sei l'unico al mondo ad averne una così. Tutti gli astronauti ne hanno una standard. Scelgono una delle tre taglie disponibili e possono fare degli adattamenti, ma la tua è su misura. Ogni millimetro di questa tuta è modellato su di te. Sei l'unico civile ad averne una così, e non sei un astronauta della NASA, né un militare dell'Air Force». Mike cerca di farmela piacere: «Quando la indossi ti distingue da chiunque altro. Con quella tuta farai qualcosa di grande. E dove andrai tu non potresti sopravvivere senza indossarla». Ovviamente, so benissimo dove sta andando a parare. Però Mike ha ragione: «Con la tuta sei un uomo diverso. È come una bella uniforme, come un'auto sportiva che

non lasceresti fuori dalla discoteca e neppure in un parcheggio qualsiasi. Un'auto che la gente si volta a guardare, che attira l'attenzione di ragazze che non conosceresti mai se non ce l'avessi. Lo stesso discorso vale per la tuta: ti apre le porte di un altro mondo, un mondo ad accesso molto limitato, come un club esclusivo. La tuta è tua amica, non tua nemica. Senza di lei il tuo sangue comincerebbe a ribollire. L'acqua nel tuo organismo inizierebbe a fare schiuma. Il sangue, gli occhi, le mucose: ogni cosa farebbe schiuma. La tuta, invece, impedisce tutto questo».

Con la sua incessante litania, Mike mi spinge a guardare all'involucro come a qualcosa di unico e meraviglioso. Non l'avevo mai visto in quel modo. Avevo sempre pensato: Maledizione, adesso devo infilarmi 'sta cosa. Gli altri se ne stanno seduti là fuori a sorseggiare caffè e a muoversi liberamente, invece io devo stare bloccato qui dentro.

Con la tuta è tutto più faticoso, bere, mangiare, muoversi. Invidiavo la normalità degli altri. A certe cose non si pensa quando si sta comodamente seduti all'aria aperta con le maniche della camicia arrotolate, ma dentro la tuta si ha nostalgia delle cose ordinarie della vita. Poi arriva questo psicologo che mi dice: «Se volessi tuffarti in mezzo al mare saresti felice di avere maschera e pinne, perché ti aiuterebbero a vedere e a respirare sott'acqua, e anche a muoverti più in fretta. Lo stesso vale per la tuta: quando sarai lassù nella stratosfera sarai contento di averla».

Mike è riuscito a operare un cambiamento nella mia testa, e ora mi assegna un nuovo compito: «Mi piacerebbe sapere come spiegheresti a un bambino quello che ti sta succedendo. Immagina di avere un figlio. Lavori a un progetto, sei un base jumper, hai compiuto imprese di successo per vent'anni. Adesso hai intrapreso un'enorme avventura finale, e rischi di cadere davanti all'ostacolo tuta. Il tuo team non crede più in te, il tuo sponsor non sa se continuare o meno, e nemmeno tu sai con precisione che cosa fare. Vorresti, ma non sai se ci riuscirai. Ecco, come spiegheresti tutto questo a tuo figlio?»

Mike e io ci conosciamo solo da qualche giorno, quindi non abbiamo ancora sviluppato un rapporto di fiducia vero e proprio, ma ora mi chiede di considerarlo come un figlio immaginario e rivelargli tutto quello che provo. Mi sento come un attore cui improvvisamente venisse chiesto di rotolarsi a terra sotto gli occhi di tutta la troupe, che intanto se la ride. Parlare con un ipotetico figlio e spiegargli la faccenda della tuta? Ma è ridicolo!

«Allora, gli direi che…»

Mike mi interrompe subito: «No, no. Non 'Gli direi che…' Parlagli. Immagina che su quella sedia ci sia davvero tuo figlio. Parla con lui!»

«Stai scherzando, vero? Vuoi davvero che mi metta a parlare con una sedia?» gli chiedo allibito.

E Mike: «Piantala con tutte queste domande. Fallo e basta! Fidati».

«D'accordo, come vuoi.» E così comincio a parlare con una sedia vuota.

La cosa buffa è che oggi non ricordo neppure una parola di quello che ho detto. L'ho completamente cancellato dalla memoria. Ricordo soltanto di avere fatto una chiacchierata con un figlio che non esiste. Ancora oggi lo rinfaccio a Mike e Andy: «È stata una delle cose peggiori che mi abbiate fatto fare». E la loro risposta mi sorprende tutte le volte: «Sì, ma la questione non era quello che avresti detto. Il punto era capire quanto fossi disposto a fare qualcosa di così assurdo. Dovevamo saperlo: fino a che punto Felix è pronto? È davvero in grado di dare tutto? Era un semplice test, una specie di strip-tease dell'anima». Se avessi risposto: «A una stupidaggine così non mi presto, passiamo alla prossima!» allora avrebbero capito che non ero pronto a dare tutto. Avrebbero pensato: Non gli abbiamo chiesto di tagliarsi un dito o altro del genere, solo di spiegare qualcosa al suo figlioletto. E non ce l'ha fatta. Forse non ha ancora toccato il fondo. Oppure è di nuovo così presuntuoso da pensare di poterci riuscire da solo? L'ultima volta ha resistito un'ora dentro la tuta, e ora pensa di non avere più bisogno di noi? In breve, si trattava soltanto di superare un altro test.

A poco a poco tra di noi si consolida un rapporto di amicizia. All'inizio Andy e Mike erano solo due psicologi che stimavo, ma non erano miei amici. Andy ha circa quarantacinque anni, Mike è sulla trentina e assomiglia un po' a Tom Cruise: Rolex al polso e maglia a V. Uno psicologo ambizioso. Un tipo in gamba, insomma, esigente ma che sa anche quando tirare il freno. Con i loro trucchi psicologici, Mike e Andy hanno aiutato i migliori atleti del mondo, sia quelli con un buon carattere sia le anime più scontrose. Hanno sviluppato metodi particolari per ogni tipo di personalità. Nel mio caso lavorano anche con il linguaggio del corpo. Per esempio, si accomodano in maniera esageratamente rilassata e mi dicono: «Dai, raccontaci qualcosa della tua vita!» A vederli così mi sento subito ben disposto, ma che cosa gli dico? Non ne ho idea. Anche questo l'ho rimosso dalla memoria. È stato talmente penoso che ho preferito cancellarlo.

Un giorno Mike mi domanda: «Che cosa credi succederebbe se ti infilassimo nella tuta, ti legassimo a un tavolo, chiudessimo la porta e ti dicessimo di rimanere sdraiato così per cinque ore? Adesso, in questa fase in cui non sei ancora pronto. Che cosa pensi succederebbe?»

«Dopo mezzora comincerei a sentirmi a disagio, dopo tre quarti d'ora mi sentirei decisamente male e dopo un'ora andrei fuori di testa.»

«E poi?»

«Non lo so. Probabilmente cercherei di liberarmi.»

«Ma non puoi farlo. Le cinghie sono talmente strette che non ci riusciresti. E non verrà nessuno ad aiutarti.»

«Allora mi metterei a urlare e consumerei un mucchio di ossigeno nel tentativo di liberarmi.»

«Sì, ma non puoi farcela. Non puoi staccarti da quel tavolo.»

«Forse sverrei, oppure mi verrebbe un infarto.»

«Questo è esattamente ciò che non accadrebbe», mi spiega Mike. «Un soggetto sano come te ha sempre una riserva per momenti così. Immaginala come il serbatoio della tua auto. È da lì che il tuo organismo prende ciò che gli occorre quando va nel panico. L'adrenalina per gridare, il sudore, le pulsazioni che aumentano. E a un certo punto saresti così stanco che smetteresti e ti diresti: È tutto inutile. Non ce la faccio più.

Una volta ho parlato con un velista d'altura che si è trovato in mezzo a una tempesta di tre giorni e per tutto il tempo ha avuto paura di morire. Gridava per lo stress, aveva attacchi di panico, e dopo sette-otto ore era completamente sfinito. Al che ha pensato: L'unica cosa che posso fare è continuare a veleggiare. Se è destino che muoia adesso, non posso farci niente. Quando la riserva è vuota, il corpo si limita alle funzioni basilari. Non ha più energie per avere paura. Avviene così ai soldati in guerra, e anche ai neonati che gridano e piangono e non vedono arrivare nessuno. A un certo punto smetti e ti dici: Devo accettarlo. Il corpo non ha più energie, e a quel punto le cose migliorano. Il panico svanisce.»

Mike termina la sua lezione con queste parole: «*You don't panic to death*», non si muore di panico.

Non lo sapevo. Non ci avevo mai pensato. Istintivamente, chiunque penserebbe che a un certo punto vai fuori di testa e ti viene un infarto. Il 95 per cento della gente crede che sia così, cioè un supplizio fino alla morte. Invece la morte non arriva. È Mike a spiegarmelo. Quindi il mio problema

nasce dalla testa, non dal corpo. Però so di essere sulla buona strada. Sono già riuscito a resistere un'ora con il casco, e sono pronto a fare qualunque cosa. Ho perfino parlato con un bambino inesistente. Stare a lungo nella tuta mi fa tanta paura, ma questa condizione non può peggiorare, e prima o poi il panico passerà.

In quei giorni ricevo un biglietto di Nicole con una citazione del pugile americano James John Corbett che fa esattamente al caso mio:

> Resisti. Se hai i piedi così stanchi che vorresti cadere al centro del ring, resisti ancora un altro round! Se hai le braccia così stanche che non riesci più a sollevarle in posizione di guardia, resisti ancora un altro round! Se perdi sangue dal naso, hai gli occhi neri e sei così stanco che vorresti che il tuo avversario ti colpisse al mento per farti perdere i sensi, resisti ancora un altro round! Perché il pugile che continua a combattere per un altro round non si farà mai abbattere!

Anche la tecnica di rilassamento di Mike contro lo stress è di grande aiuto: consiste semplicemente nel trattenere il fiato e nel premere il più forte possibile sui palmi delle mani e sulle piante dei piedi per trenta secondi alla volta. Sembra incredibile, ma in questo modo le pulsazioni rallentano immediatamente. Mike mi racconta che una volta ha dovuto tenere una conferenza davanti ai suoi ex istruttori, e che aveva una fifa terribile. Esporre qualcosa a un gruppo di sconosciuti è semplice, ma quando ad ascoltarti ci sono i tuoi ex insegnanti, che conoscono perfettamente la materia e osservano come sei cresciuto professionalmente, allora è una sfida del tutto diversa. L'asticella è molto, molto più alta. «Ero talmente stressato che prima di cominciare ho fatto tutto quello che adesso raccomando a te.»

Ripeto spesso questi esercizi di trenta secondi, anche a casa. Mike sa davvero un mucchio di cose. Non c'è niente di mistico, niente che ti faccia dire: «Che stupidaggine!» Sa sempre tirare fuori le cose giuste dalla sua cassetta degli attrezzi, anche se a volte sembrano banali: «Pensare a qualcosa di positivo? Beh, certo, è logico!» Solo che poi bisogna anche farlo davvero.

In pochissimo tempo Mike capisce come sono fatto. Gli racconto come mi sono sempre sentito in vista dei test con la tuta. Di solito lo stress si scatena tre giorni prima, e quando il momento si avvicina sono completamente privo di energie, quindi lascio perdere l'allenamento e non

sono più motivato. Non faccio che pensare al test e alla tuta, e così non riesco ad allenarmi. Comincio a chiudermi in me stesso e rinuncio anche a cose semplici come andare al ristorante: preferisco restarmene a casa e cucinarmi qualcosa da solo, non ho voglia di vedere gente. E sono felicissimo che manchi ancora un giorno, che ci sia ancora questo cuscinetto. Poi, il giorno prima del test mi accorgo di avere il polso accelerato, e la mia testa non riesce a pensare ad altro. Non c'è film o programma televisivo che mi distragga, non rispondo più ai messaggi e alle e-mail. Tutta la mia attenzione è rivolta a una cosa soltanto: il test. E dentro di me impreco con rabbia perché so che di mezzo c'è la tuta.

Esco dal mio appartamento di Santa Monica e salgo in macchina. Tra due ore sarò a Lancaster, dove dovrò infilarmi la tuta. Lungo la strada tengo d'occhio i miei punti di riferimento: il grande cartello di un distributore, dal quale mancherà soltanto un'ora, e una volta a Lancaster, il tratto di autostrada che sale su una collina da cui si vede la città. In quell'area hanno sede Lockheed e altre grandi aziende con i loro impianti di produzione.

Ecco, ci siamo quasi. Mi dirigo ai nostri uffici, parcheggio, entro e incontro la segretaria: sono passaggi che conosco bene, tappe di un itinerario verso l'inevitabile, verso il mio pozzo nero.

Mike mi ascolta e interpreta i miei pensieri: «Brooks è il tuo ghetto. Sali sul *train of negative thoughts* e arrivi al capolinea: il ghetto. Il cartello del distributore e la collina sono indicazioni che portano al ghetto. Invece dovresti scendere alla prima o alla seconda fermata. Tu sai già che il treno arriva al ghetto, eppure rimani a bordo. Il treno porta alla perdizione, e tu rimani lì seduto. Devi scendere da quel vagone, e devi farlo il più in fretta possibile».

«Il treno dei pensieri negativi»: così l'ha chiamato Mike. Quella sera faccio un disegno di quello che mi ha spiegato, giusto un paio di schizzi. E funziona di nuovo: la tuta mi rende un eroe. Domani ci sarà un test, ma domani sera l'avrò superato. Allora il progetto avrà fatto un passo avanti. Il team sarà felice. Red Bull sarà felice. Devo fare in modo di scendere da quel treno. La sera del test ci siederemo a discutere e avrò spuntato una voce in più sulla lista, perché avrò superato il primo test. E dopo questo risultato passerò al prossimo round. *Think positive!* Può essere facile.

La lezione successiva segue uno schema che ormai ho imparato a conoscere. Mike pone delle domande e si risponde da solo: «Che cosa puoi

influenzare nella tua vita? La tua ragazza? Solo in parte. Il clima? Per niente. Puoi influenzare il tuo team? Sì, fino a un certo punto. Ma se domani Art dice 'Io pianto tutto' oppure gli viene un infarto, il responsabile del progetto non c'è più. E questo non lo puoi cambiare. Quando le cose si fanno difficili, l'unico aspetto che puoi davvero modificare è il tuo modo di pensare. Il bicchiere è mezzo pieno o mezzo vuoto? Domani affronterò il test con un atteggiamento positivo o negativo? Se il test non andrà bene, potrai ancora dire: Che cosa ha funzionato? I primi dieci minuti sono stati ottimi, mi sono sentito motivato, ho fatto tutto il necessario. Okay, allora ripetiamo quei primi dieci minuti!»

Interessante. Quello che Mike mi spiega si può applicare a tutti i settori della vita: nel lavoro, nelle trattative commerciali, nelle relazioni con gli altri. Tutto dipende da come si affrontano le cose. Se sai mettere in pratica il 30-40 per cento dei tuoi piani, sei già a buon punto. La maggior parte delle persone, però, non ci riesce. Oppure sa quello che vuole, ma decide di non fare nulla.

Un altro trucco di Mike sono le piccole ricompense. Se porto il caffè al team, per esempio, il test inizia in modo completamente diverso. Oppure quella del venerdì libero: ogni settimana o due, il team si rende conto che gli esercizi che sto facendo vanno nella direzione giusta, quindi il venerdì potrei andare a casa, a Santa Monica, lontano da Lancaster e dal posto di lavoro. È un cambiamento d'aria, il premio per una dura settimana di lavoro. La squadra mi dice: «Ehi, Felix, le cose stanno andando bene, anzi meglio di quanto ci aspettassimo, quindi puoi prenderti il venerdì libero. Puoi tornartene a casa già giovedì sera. Qui facciamo da soli». Fine settimana lungo? Che occasione! Dentro di me, però, sento la vocina dello psicologo e dello stratega che dice: Non posso farlo. Devo dare il buon esempio e cominciare a stringere i tempi. Devo riconquistare la mia posizione di leader!

Così, quando il team mi offre di tornare a casa prima rispondo: «Fantastico, grazie per l'offerta, ma preferisco sfruttare anche il venerdì. Santa Monica è stupenda, però sabato e domenica sono sufficienti. Potremmo dedicare il venerdì allo studio della capsula e alla strumentazione. Devo imparare a che cosa serve questo o quell'altro pulsante. Ora che tutto è a posto e la capsula è pronta, un po' alla volta devo prendere confidenza con la mia 'astronave'. A bordo ci sarò soltanto io. Potrò

fare domande solo via radio. Quindi venerdì faremo una seduta tecnica, okay?»

A questo punto il team pensa: Finalmente comincia a interessarsi all'aspetto tecnico! Prima facevo esattamente il contrario. Dicevo: «Con la tuta ho lavorato abbastanza, non ho bisogno di continuare. E voi avete un mucchio di roba da sbrigare». Poi tagliavo la corda e me ne andavo a Santa Monica. Adesso, invece, il team deve fermarsi, non può rincasare prima. Ha ancora da fare, deve prepararsi, perché domani dovrà spiegarmi molte cose.

Tengo la truppa continuamente impegnata: «Voglio smontare la tuta dalla testa ai piedi, rivoltare l'interno, estrarre i tubi e tirare fuori la strumentazione. A che cosa serve questo regolatore? Quanta pressione abbiamo qui dentro? Dove porta questa conduttura? Se si rompe, che cosa succede?»

Ogni sera alle cinque distribuisco ai miei uomini un altro paio di compiti, in modo che siano tutti impegnati anche dopo quell'ora. Li sollecito, li tengo occupati, e loro sanno che sono con loro al cento per cento.

Andy mi osserva e mi dice: «Non so da dove ti sia venuta l'idea, ma ti stai muovendo nel modo giusto. Avevo detto che dovevi riprenderti il tuo ruolo di leader, ed è pazzesco quello che stai facendo adesso! E tutto d'istinto! La sera sento gli altri discutere, quando non ci sei. E sono tutti meravigliati di te: 'Adesso è già qui la domenica pomeriggio. Prima non si faceva vedere se non al lunedì mattina'. La notizia si sparge in fretta: 'Il capo è tornato!'»

Siamo ripartiti alla grande. Il team è carico e ho riconquistato la mia autorità, a grandi e a piccoli passi. E questo si ripercuote sulla mia motivazione. La sera torno in palestra e ci do dentro per un'ora. E come premio, dopo la doccia vado con il mio amico Richie al *Black Angus* a mangiarmi una bella bistecca con una buona bottiglia di rosso dell'azienda vinicola del golfista Greg Norman. Dopo un po' ci basta dire: «E adesso una bella bistecca e una mazza da golf!»

Sono totalmente concentrato sui test a Brooks. Prima di infilarmi nella tuta ci diamo addirittura il cinque, come i giocatori di una squadra di football americano che prima della partita si caricano a vicenda. È il mio rituale, come la musica di ingresso per un pugile.

Ora non ho più bisogno di recitare. La prova a Brooks si avvicina, e con questa anche i miei tre test da cinque ore. Il primo è straordinariamente interessante. Perlopiù questioni tecniche, ossigeno e azoto. Quando espiro

dentro la capsula, nel fiato ho ancora molto ossigeno residuo, quindi l'ossigeno nell'abitacolo aumenta. E se arriva a superare il 28 per cento, allora insorge il pericolo di incendio: azionando un interruttore elettrico si rischia di creare piccole scintille che potrebbero dare fuoco alla capsula. È ciò che accadde con l'*Apollo 1*: i tre astronauti azionarono il primo interruttore nella capsula con atmosfera di ossigeno pressurizzata, si sviluppò una piccola scintilla e la capsula prese fuoco. I tre non riuscirono a uscire e bruciarono vivi a terra, sulla rampa di lancio.

Nei nostri test è dunque importante che la saturazione d'ossigeno sia sempre inferiore al 28 per cento. All'interno della capsula è installato un apposito rilevatore: quando arriva al 27 per cento apro l'azoto per abbassare il livello di ossigeno. In questo test da cinque ore l'azoto serve anche a raffreddare la tuta, e abbiamo constatato che la riserva potrebbe non durare così tanto. Se l'azoto si esaurisce, prima di tutto non posso più raffreddare la tuta, poi la saturazione d'ossigeno sale oltre il limite consentito. Durante i test mi accorgo che scarseggia, allora cerco di risparmiarne un po' riducendo al minimo il raffreddamento della tuta.

Devo guardare continuamente la strumentazione di bordo, calcolare e controllare ogni cosa, quindi non ho neppure il modo di pensare da quanto tempo sono lì dentro. Le cinque ore volano, e Richie è già lì che mi aspetta con una birra in mano. Che soddisfazione! Che gioia! Cinque ore nella capsula con la tuta! E pensare che fino a poco tempo fa il progetto era sul punto di fallire, nessuno aveva più fiducia in me. Questo non era neppure un lancio di prova, ma era il test più importante da effettuare a terra, quindi è stato come un lancio vero e proprio, sia per me sia per la squadra.

D'altra parte, c'è un pensiero che non riesco a togliermi dalla testa: Spero di non avere una ricaduta. Il mio è un problema che nasce dalla testa, ma come faccio a sapere che la mente non mi giocherà un brutto scherzo? Anche i fumatori e gli alcolisti hanno ricadute, perfino dopo avere smesso di fumare o di bere da un anno. Per qualche motivo si ritrovano di nuovo in trappola. Il pericolo è sempre in agguato, di questo sono perfettamente consapevole.

L'addestramento con Andy e Mike va talmente bene che prima del test a Brooks ho perfino il tempo di tornare in Austria. Una sera, mentre sono a Salisburgo con Richie, mi squilla il telefono. È Christopher Reindl, di Red

Bull: «Puoi passare da me? Ti devo parlare». Ci incontriamo alla Red Bull Media House, e Christopher non ha buone notizie.

«Ci hanno denunciato, per il momento siamo costretti a interrompere il programma. Prima dobbiamo tutelarci dal punto di vista legale».

«Stai scherzando, vero?» Ma Christopher non scherza.

«È da una settimana che sappiamo di dover staccare la spina. Non ho voluto dirtelo prima perché dovevi ancora fare quella prova importante e non avevamo idea di come te la saresti cavata. Dovevamo avere la certezza che fossi in grado di farcela. Ora sappiamo di poter affrontare la controversia giudiziaria. Se invece non ce l'avessi fatta, avremmo lasciato perdere, non avremmo deciso di lottare. Ne abbiamo già parlato con Mateschitz: congeliamo il progetto e interrompiamo anche gli sviluppi.»

Christopher crede che la causa potrebbe anche andare per le lunghe: un anno, nel migliore dei casi, oppure cinque. Possiamo tenere in stand-by il progetto per cinque anni? Ne avrò quarantotto. Gli domando: «E adesso che cosa vi aspettate da me?» E lui: «Niente. Magari nel frattempo potresti portare avanti la tua carriera di pilota di elicotteri».

Esco, salgo in auto e guido senza meta per due ore. Non ricordo dove sono andato, ma solo di avere messo su Bruce Springsteen e di non avere sentito più niente. Tre settimane prima ero completamente a terra, il mio team era sfiduciato, poi ho parlato con un figlio immaginario, ho fatto tutti i test, ho passato cinque ore in quella maledetta tuta per ben tre volte, mi sono allenato, ho mangiato sano, ho fatto tutto il necessario, infine sono tornato a casa e ho detto: «Okay, sono pronto!» E adesso che cosa mi rispondono? «Passa un buon inverno!»

Mi hanno strappato completamente il terreno da sotto i piedi. Non può essere. E le prospettive parlano di un anno, o alla peggio di cinque. Che cosa faccio per tutto questo tempo? Un anno di vacanza sulle piste da sci? Ho in testa qualcosa di incompiuto che voglio portare a termine? Il tempo non gioca a mio favore. La tecnica delle riprese video evolve continuamente, e Joe Kittinger ha già superato gli ottanta. Ci sono così tante cose che stanno appese a un filo. Un anno di pausa potrebbe anche starci, è fattibile. Ma cinque? No, cinque possiamo scordarcelo.

Improvvisamente anche Richie è disoccupato, e non so neppure dirgli per quanto. La situazione è critica. Ma è straordinario con quale rapidità ritrovo la motivazione. Il giorno dopo mi sveglio pensando: Non posso credere che

ieri mi abbiano detto questo. Però va bene, d'accordo, aspetterò un anno. Devo pensare positivo! Il bicchiere è mezzo pieno, non mezzo vuoto. E con la fortuna che ho sempre avuto nella vita, di sicuro la questione non durerà più a lungo. Non può durare cinque anni. Abbiamo ragione noi e abbiamo i migliori avvocati del mondo. Partiamo dal presupposto che la pausa sia solo di un anno. Fra un anno sarò ancora lo stesso, mentalmente sono forte. E Joe ha il cuore di un ventenne. Con le riprese ce la caveremo. Nell'anno di pausa andrò avanti con il corso da pilota di elicotteri.

Il primo giorno dopo la tremenda notizia avevo già un nuovo obiettivo. Circa dieci mesi dopo, mentre ero in un taxi diretto alla mostra di orologi di Basilea, mi chiamò Christopher: «Abbiamo risolto la questione legale. Semaforo verde, si va avanti!»

Quel giorno giravo per Basilea e pensavo: Sì! L'ho sempre saputo, questa è la mia storia! Non sono caduto tanto in basso per poi rialzarmi ed essere costretto a mandare di nuovo tutto all'aria. Ho sempre portato a termine ogni cosa. Una controversia legale con un americano fuori di testa che credeva di avere i diritti su un progetto che negli ultimi decenni è stato sviluppato da non so quanti cacciatori di record in tutto il mondo? Ovvio che non avesse chance!

Eravamo di nuovo in pista. Riattivammo tutte le strutture a Lancaster, convocammo i ragazzi, ci aggiornammo, riprendemmo l'allenamento specifico e presto fummo di nuovo allo stesso punto in cui ci eravamo interrotti.

Bocconi amari e un'esautorazione

PRONTI per Brooks, dunque. Il test con la T maiuscola, davanti al quale una notte me la sono data a gambe. Dopo il mio rientro a Lancaster ci siamo esercitati per tre settimane, con tre faticosissime prove da cinque ore ciascuna più una a occhi bendati nella capsula, per imparare a usare i comandi nel caso in cui la visiera del casco si fosse appannata. Una sfilza di test che doveva essere approvata dai nostri scienziati perché si potesse dire: «Okay, Felix ce la può fare. Possiamo partire tranquilli per San Antonio».

A Brooks non siamo più nel nostro ambiente, bensì nel cuore della comunità scientifica, in mezzo ai professionisti dell'Air Force e della NASA, i guru dello spazio. Gente che ci passerà ai raggi X e che, si spera, ci dirà: «*Well done*. Avete fatto bene i compiti. Crediamo in voi perché state andando nella giusta direzione». Se invece dovessero dire: «No! Ve lo potete scordare!» il progetto Stratos si arenerebbe. Saranno questi esperti a giudicare quanto valiamo e se possiamo proseguire con il loro supporto.

Finora abbiamo avuto l'impressione che quelli della NASA ci guardassero con una certa diffidenza. Che cosa vuole fare quest'azienda austriaca di bevande energetiche? Andare nello spazio così, di punto in bianco? Non sa che gli specialisti siamo noi? L'Air Force, invece, è sempre stata dalla nostra parte. Ci ha messo a disposizione la base di Brooks e parecchio materiale per portare avanti i test. Ecco perché è importante convincere queste persone. Devono sapere di avere messo i loro equipaggiamenti nella mani giuste, e che ogni cosa verrà restituita in perfette condizioni.

Finalmente, nel novembre 2011 arriva il giorno tanto atteso. Dovrò affrontare tre simulazioni di volo ad alta quota nella capsula e provare sia

l'equipaggiamento, sia i sistemi della stessa. A Brooks verranno testate non solo le checklist per le complesse manovre ad alta quota, ma anche le mie capacità atletiche. Dovrò resistere per ben cinque ore con la mia amica del cuore: la tuta. E non dovrò soltanto resistere, ma anche svolgere una miriade di compiti senza errori né distrazioni.

Durante il primo test abbiamo seri problemi con il riscaldamento della visiera. Il sistema si attiva da solo partendo subito dalla potenza massima, quindi siamo costretti a installare un interruttore d'emergenza. La prova deve essere sospesa.

Il secondo giorno le cose non vanno meglio: l'interruttore d'emergenza, che per questioni di tempo ci siamo procurati nell'arco di una notte, non è perfetto e si rompe, quindi anche il secondo test fallisce. Il terzo si svolge come da programma e ci guadagniamo la certificazione: «*The Red Bull Stratos capsule is man-rated*», la capsula è idonea al trasporto umano fino a quota 36.600 metri, la maggiore altitudine mai simulata a Brooks. Nessuno sospetta ancora che, un anno dopo, supereremo quel limite di oltre un paio di chilometri. Sono contentissimo. Ormai è sicuro: Felix ce la può fare! Conta solo questo.

Gli unici problemi che abbiamo avuto durante la collaborazione con l'Air Force hanno riguardato l'azienda che forniva le tute spaziali. L'Air Force non le produce da sé, e il fornitore, David Clark Company, ci aveva venduto tre tute senza la strumentazione necessaria, cioè senza le valvole e i regolatori di pressione. Insomma, era un po' come avere un canotto sgonfio! Anche Joe e Art sono rimasti sorpresi da questo colpo di scena. Risultato: potevamo eseguire le prove solo «*unpressurized*», cioè senza tuta pressurizzata. La galleria del vento e i lanci dal velivolo con il paracadute, tutto. E solo perché mancava la strumentazione.

Questo è stato solo uno dei molti ostacoli disseminati sulla strada del progetto Stratos. Avevamo i soldi, il team e l'Air Force a disposizione, e avevamo convinto David Clark a venderci la tuta. E loro ce la danno, ma senza gli accessori chiave, rendendo il tutto completamente inutile.

La trattativa con l'azienda non era cominciata sotto i migliori auspici. «Non vendiamo niente», così ci era stato detto, senza peli sulla lingua. In quel periodo nel nostro team non c'era gente abbastanza famosa e competente, per questo non ci avevano presi sul serio. In seguito siamo riusciti a coinvolgere, oltre a Joe, Einar Enevoldson, un pilota collaudatore

che aveva passato migliaia di ore con quel genere di tuta addosso. Tutta gente con un nome nel settore. Così, forti di questi collaboratori, ci siamo ripresentati da Clark. «Wow!» ci hanno risposto. «Einar Enevoldson, Joe Kittinger e Art Thompson del programma B-2-Stealth. Uno staff di tutto rispetto! Se ci sono loro, daremo una chance al vostro progetto.» A quel punto ci hanno fissato un incontro. In verità, più che di un incontro si è trattato di un esame incrociato lungo cinque ore. Abbiamo dovuto dimostrare, preferibilmente per iscritto, il possibile e l'impossibile. Ecco che cosa ci hanno detto in quell'occasione: «Non vi serve solo una tuta, ma anche una capsula pressurizzata!» Un secondo sistema, dunque, per sopperire a un eventuale guasto di quello principale. Quando Joe Kittinger si era lanciato, non l'aveva fatto da una capsula pressurizzata, ma da una navicella aperta (gondola) attaccata a un pallone aerostatico, ed era protetto solo dalla tuta. La Clark ci offriva una sicurezza maggiore e del tutto in linea con i nostri scopi. I costi sarebbero aumentati e i tempi sarebbero stati più lunghi, ma avevamo deciso di potercelo permettere.

Nonostante tutti i bocconi amari, le tute costose e le incognite che potevano presentarsi, da Salisburgo arrivò un ordine chiarissimo: perseverare! Per un anno abbiamo cercato di coinvolgere l'Air Force, che però è un'organizzazione pubblica, e quindi finanziata con i soldi dei contribuenti: trovarlo il colonnello che dice: «Nessun problema, vi aiuto volentieri». Ma se qualcosa nel nostro temerario progetto fosse andato storto, si sarebbe sollevato un vespaio. «Chi vi ha dato le attrezzature? L'Air Force? Perché dei civili ricevono degli strumenti da un'organizzazione statale?» E se Felix Baumgartner ci avesse rimesso la pelle, l'Air Force si sarebbe ritrovata in un bel guaio. Ma c'era anche un altro problema: di solito i colonnelli aspirano al grado di generale, e per ottenerlo devono avere una reputazione immacolata. Una piccola macchia e addio promozione. Ecco perché il numero dei nostri potenziali sostenitori era piuttosto ristretto, specie all'inizio, quando il lancio supersonico era ancora un miraggio lontano.

Se ce l'abbiamo fatta è stato solo grazie alla rete di contatti intessuta con molta pazienza da Art e da Joe. Insieme hanno fatto di tutto: scritto lettere a destra e a manca, partecipato a riunioni, organizzato colloqui e rinverdito vecchi rapporti. Lentamente, ci siamo arrampicati sui muri dell'Air Force, attaccandola da ogni lato, finché un giorno ci hanno concesso di entrare. Le

nostre tute sono state munite del necessario e abbiamo potuto dare il via ai test: un'ora intera nella camera pressurizzata, poi hanno smontato le valvole e i regolatori di pressione e ce ne siamo tornati a casa con le tute senza strumentazione. Assurdo, sì, ma almeno il primo test era stato eseguito.

Le cose sono andate avanti così per un anno. Sembrava che non dovessimo mai ricevere il materiale necessario, e all'apice della frustrazione abbiamo deciso di cambiare strategia: «Proviamo con i russi!»

Contatto Franz Viehböck, un cosmonauta austriaco che in passato era stato a bordo della MIR con una tuta russa. Ci incontriamo all'Hangar 7 a Salisburgo e gli spiego il nostro problema. Sono perfettamente consapevole degli ostacoli che potrebbe presentare questa idea: un progetto da portare avanti in America con una tuta spaziale russa, due sistemi completamente contrapposti. Un piano folle, ma dettato dalla necessità. Avevamo fatto tanto, e non volevamo rinunciare all'impresa per niente al mondo. Viehböck mette in movimento le sue conoscenze, e nel giro di un mese ci rispondono picche: «*Niet*! Non siamo interessati». Al che riproviamo con l'Air Force, ed è stato allora, proprio quando avevamo perso le speranze, che l'attrezzatura è arrivata. Adesso potevamo affrontare il tanto atteso passo successivo. Finalmente era possibile eseguire i test come da programma, cioè con una tuta pressurizzata.

La nostra carta vincente è stata Joe Kittinger. Ci ha aperto lui le porte dell'Air Force. Joe è un personaggio di spicco che è stato contattato più volte da altri con idee simili alla nostra, ma le ha sempre rifiutate tutte. Senza di lui non ce l'avremmo fatta. È impossibile avviare un progetto del genere senza la sua collaborazione, perché è l'unico ad avere l'esperienza e i contatti giusti. Poteva anche non prenderci in considerazione, invece si è subito mostrato interessato, anche perché con noi c'era Art, che aveva un passato all'Air Force ed era uno della sua cerchia. Inoltre, Joe aveva capito che Red Bull, un'azienda seria ed economicamente forte, ci avrebbe sostenuti senza intralciarci. Entrambi sappiamo che la sicurezza costa, e se vuoi fare tre test di collaudo e prepararti al meglio, hai bisogno di molti soldi.

In tutto questo, la concorrenza non si è fatta aspettare, anche se non l'ho mai temuta seriamente. Sapevo che cosa occorreva a un progetto come il nostro, cioè di ampio, amplissimo respiro. All'inizio si poteva pensare: E che ci vuole? Una tuta, un pallone aerostatico, una capsula e via! Ma non è così. Anche noi credevamo che fosse più semplice. Poi abbiamo capito che era

molto, ma molto complicato, e mi sono reso conto del perché dopo cinquant'anni nessuno era ancora riuscito a battere il record di Joe. E questo nonostante i progressi tecnologici dell'ultimo mezzo secolo in tutti i settori, automobilistico, aeronautico e scientifico in generale.

Intanto Red Bull iniziava a scalpitare: «Dobbiamo premere sull'acceleratore. Qualcuno sta progettando un lancio di prova». Ne ero già al corrente, avevo visto le attrezzature, il team, la tuta, e sapevo che non poteva funzionare. Sì, forse la persona si sarebbe alzata in volo, ma non sarebbe atterrata illesa. Decollare è una cosa, ma poi devi fare un volo supersonico e sopravvivere, e questo è tutto un altro paio di maniche.

Joe era il professionista del nostro team, quello capace di giudicare le cose razionalmente, con la sua esperienza e il suo occhio clinico. Il nostro primo incontro è avvenuto in Florida, il 16 agosto 2008, a una riunione con Strong Enterprise, un'azienda specializzata nella costruzione di paracadute. Al bar dell'hotel abbiamo calcolato che proprio quel giorno ricorreva il quarantottesimo anniversario del suo lancio. Mi disse: «È una coincidenza?» E io: «Joe, dobbiamo brindare!» È stato così che abbiamo rotto il ghiaccio, e ci siamo bevuti una bottiglia di vino.

L'intesa tra noi è stata immediata. Credo che abbia contribuito anche la differenza d'età. Se Joe avesse avuto solo tre o quattro anni più di me, l'ego di entrambi avrebbe cercato di imporsi. Invece è stato molto pacato: Ehi, ho ottant'anni e da cinquanta detengo il record. È ora di stabilirne un altro, di vedere che cosa si può fare oggi e in futuro, considerati i progressi tecnologici e scientifici. Posso dare una mano alla squadra, rendermi utile.

Fin dal principio è stato questo lo spirito di Joe, senza contare la sua disponibilità totale. Poi, lentamente, sono arrivati gli altri, tutta gente come lui. Ma è stato difficile distinguere quelli giusti da quelli che non lo erano. La maggior parte delle volte ho dovuto basarmi sul mio intuito, che raramente mi ha indotto in errore. Mi è successo solo con una persona: Art.

Con il direttore del progetto mi sono sbagliato, in un certo senso. Sapevo fin dall'inizio che sarebbe stato difficile trovare una persona che avesse quelle cinque o sei capacità di base necessarie per affrontare un lavoro così mastodontico. Quello che mancava ad Art erano una buona conoscenza delle persone, la capacità di individuare i problemi e di porvi urgentemente rimedio. La sua fiducia illimitata nei confronti del prossimo lo induceva a lasciar correre e ad affrontare le cose quando ormai era troppo tardi.

Litigavo spesso con lui. «Art», gli dicevo, «questo collaboratore non fa per noi. Guardo la sua postazione e vedo un porcile. Non è così che si lavora in un settore tecnico, con tutti quei cavi in mezzo ai piedi. Le cose devono essere ordinate, strutturate. Se avessi a che fare con un creativo non direi niente, perché le capacità che deve avere sono altre. Ma un tecnico no! Basta dare un'occhiata alla sua auto: una vecchia Mazda Cabrio rattoppata con pezzi di legno per non far crollare il tettuccio e sigillata con il silicone. Una vera schifezza! E quel tizio sta costruendo qualcosa da cui dipende la mia vita! Scusami Art, ma non ho affatto un buon presentimento!»

Ho osservato a lungo Art Thompson. Il mio problema con lui era soltanto uno: la nostra amicizia. Art mi ha aiutato a mettere in piedi il progetto. È stato il primo con cui ne ho parlato, perché non conoscevo nessun altro che potesse essere preso in considerazione per un'opera di queste dimensioni. Tuttavia, ero ufficiosamente io il direttore dei lavori, quello che teneva insieme la squadra e su cui Red Bull faceva affidamento. Inoltre, dovevo salvaguardare la mia incolumità, considerato che una volta lassù sarei stato completamente solo, e che un banale errore mi sarebbe potuto costare la vita.

Così, dopo una serie di discussioni e decisioni siamo arrivati a esautorare Art. In molte cose ci sapeva fare, ma troppo spesso chiudeva non un occhio, ma tutti e due, e riguardo a collaboratori che avrei licenziato seduta stante diceva cose del tipo: «Quello ha appena avuto un bambino e si è comprato la casa. Ha bisogno di soldi, non possiamo lasciarlo a piedi!» In sostanza, Art era troppo buono per essere un direttore obiettivo e razionale.

Un giorno si è presentato da noi un saldatore. Avrebbe dovuto occuparsi del telaio della capsula, che in un secondo momento sarebbe stato rivestito e isolato. Occorreva un operatore specializzato in tecniche aerospaziali, non un fabbro qualunque, perché in fondo si trattava di un velivolo. Così sono andato nell'ufficio di Art, mi sono seduto e, per la prima volta, ho assistito a un suo colloquio di lavoro. Ero curioso di vedere come si sarebbe svolto. Art inizia a parlare. «Allora, come va? Che genere di cose hai fatto in passato?»

E l'altro: «Un po' di tutto. Ho bisogno di questo lavoro. Ho acceso un mutuo per la casa e i soldi mi servono». Nel giro di mezzora Art l'aveva assunto.

Quel tizio abitava a più di cento chilometri di distanza e non aveva neppure l'ombra di una referenza. Inoltre Art non si era neppure preso la

briga di controllare se quello che il saldatore gli aveva detto fosse vero, né se fosse in grado di eseguire il lavoro. Non si possono assumere le persone solo perché sono simpatiche e hanno bisogno di soldi.

A un certo punto i tempi del progetto si sono nuovamente allungati perché alcuni pezzi non erano pronti. A Lancaster, però, avevo un insider che mi passava qualche informazione: la programmazione stava slittando a causa del saldatore, che aveva fatto un casino. Un giorno il mio contatto mi telefona: «Felix, il saldatore non lavora qui, ma a casa sua». Risultato: aveva impiegato un mese per saldare tre gabbie, e nessuna era della misura giusta. «Come?» ho risposto. «Non sono giuste? Queste cose devono essere verificate!» Solo che è difficile farlo quando si sta a più di cento chilometri di distanza.

Art gli aveva affidato il lavoro, ma dopo una settimana il tizio l'aveva chiamato per fargli una proposta: «Senti Art, potrei fare le saldature a casa, nella mia officina? Altrimenti mi tocca spostarmi ogni giorno, e cento chilometri all'andata più altrettanti al ritorno… Poi mia moglie, sai com'è…» E Art: «Certo, non c'è problema. Qui o da te è lo stesso. Ciò che conta è il risultato». A quel punto non è più stato possibile controllarlo. Se avesse lavorato a Lancaster, avremmo potuto tenerlo d'occhio giorno per giorno. Lavorare a stretto contatto con la squadra è diverso che farlo a casa, dove ti chiama tua moglie o il bambino sta male e devi occupartene. Non ci si mette mai lo stesso impegno. In definitiva, sono state montate tre gabbie perfettamente inutili ed è stato perso un mese.

Sono stati i momenti critici come questo a farmi riflettere. Non potevamo andare avanti così con Art. Certo, era mio amico, ma era troppo buono per fare bene il suo lavoro. Ho lottato parecchio con me stesso, però dovevo comportarmi in maniera professionale. Non potevo lasciarmi influenzare dall'amicizia, né volevo metterla a rischio. A un certo punto Red Bull e io abbiamo preso una decisione: «Dobbiamo trovare una persona che lo sostituisca», e abbiamo pensato a Patrick Wright, un vicedirettore dei lavori al di sotto Art, un uomo tutto d'un pezzo, un analista a trecentosessanta gradi. Del resto, era stato lui a compilare il cronoprogramma: «Se non riusciamo a completare questo lavoro nella tredicesima settimana, alla ventiseiesima non potremo fare il test, e questo rimanderà il lancio del pallone aerostatico previsto per la ventottesima settimana». Quando una parte del meccanismo s'inceppa, ne risentono tutti gli step successivi. Patrick

aveva la visione d'insieme, come uno stratega di guerra: se la settimana prossima non arriva il carburante, i blindati saranno fermi, i soldati non avranno cibo e noi perderemo la guerra.

Abbiamo organizzato un incontro e abbiamo messo Art di fronte al fatto compiuto: «Patrick prende il tuo posto, gestirà le trattative, i piani, tutto. Sarà il referente dei tuoi collaboratori. È più capace da un punto di vista organizzativo. Dobbiamo farlo, è necessario. Abbiamo delle scadenze da rispettare. Non si può andare avanti così, altrimenti rischiamo di non finire mai». Zac! Tagliata la testa al toro! Art reagisce con indignazione: «Siete pazzi?» Niente da fare. Fine della discussione. Art non era più il numero uno.

Poi è successa una cosa che non avevo previsto: i collaboratori di Art solidarizzavano con lui e si rifiutavano di lavorare con Patrick. Non andavano nel suo ufficio, non gli davano informazioni, e dopo un po' Patrick è stato costretto a gettare la spugna. Era frustrato: «Mi sento come un figlio indesiderato», mi ha detto. «È una follia. Mi licenzio. Questo progetto non ha futuro.» Art ha ripreso il suo posto e tutto è tornato come prima. O quasi. Red Bull ci ha mandano Helmut Wahl, direttore del settore motori sportivi, marketing USA. Era un tedesco. L'abbiamo affiancato ad Art perché lo aiutasse con la sua puntualità e le sue capacità strategiche. L'intesa tra i due è stata immediata. «Sono qui per aiutarti», ha detto ad Art. «Quello che non sai fare tu lo faccio io. Non sono un nemico, ma un tuo amico.»

La presenza di Helmut ha avuto un effetto positivo quando si è trattato di studiare le mappe dei venti, indispensabili per il successo della nostra missione. Erano mappe gigantesche da cui si evinceva che a Roswell, New Mexico (il luogo del lancio), dal punto di vista della ventosità, solo un paio di mesi erano adatti alle esigenze del nostro progetto. A gennaio e a febbraio c'erano tre o quattro giorni senza vento. La partenza, però, era possibile solo ad aprile o a maggio. Realisticamente parlando, i lanci potevano essere eseguiti ogni due o tre mesi, perché ciascuna missione doveva essere preparata. La capsula si poteva anche danneggiare. Tutto questo richiedeva tempo.

Avevamo in programma due lanci senza equipaggio, due con e infine quello del grande salto. Così diceva Art. Poi Helmut si è fatto stampare le mappe, le ha appese al muro e le ha studiate a fondo. «A gennaio», ci ha informato una mattina, «abbiamo tre giorni. Li possiamo sfruttare.» In

effetti ci bastava che la giornata non fosse troppo ventosa. Avremmo potuto far decollare un pallone aerostatico e raccogliere i dati necessari, risparmiando due mesi. Questo ci avrebbe permesso di mettere il turbo già a febbraio, di eseguire il secondo lancio in aprile, i successivi fino a luglio e poi, tra agosto e ottobre, predisporre ogni cosa per il grande evento finale. Ed è stata proprio questa la nostra tabella di marcia, messa a punto grazie alla teutonica precisione di Helmut.

Anche Ed Coca, direttore di lancio, era della stessa pasta di Helmut, deciso e risoluto. Aveva perso suo padre poco prima del mio secondo test da 30.000 metri. È andato al funerale, e subito dopo è tornato a svolgere il suo lavoro. Ero all'interno della capsula e ricordo di avere pensato: È appena morto suo padre ed è già tornato al lavoro. Pazzesco!

Ed, inoltre, era l'uomo più importante durante i primi 1.500 metri. Se qualcosa fosse andato storto, il paracadute della capsula non si sarebbe aperto e io non mi sarei potuto lanciare. In quei momenti ho sperato con tutto me stesso che Ed riuscisse a trovare il massimo della concentrazione. Potevo capirlo, se avesse avuto dei problemi. In fondo aveva appena seppellito suo padre. Invece, tutto è filato liscio come l'olio. In seguito mi ha detto: «*Isn't it ironic? Yesterday I sent somebody down, and today I will send somebody up*».

Era un vero professionista, Ed Coca, mentre Art si commuoveva solo a sentire qualcuno dire: «Ho appena comprato la casa, questi soldi mi servono». Tuttavia Art è sempre stato un lavoratore infaticabile, e spesso era *the last man standing*. Nonostante quello che era successo tra noi, ha continuato a lavorare, è rimasto accanto al suo uomo, arrivava sempre per primo ed era l'ultimo ad andarsene, anche nel cuore della notte. Le foto e i video fatti in quel periodo testimoniano l'effetto che il progetto Stratos ha avuto su di lui, perché i capelli gli sono diventati grigi.

Art si è ripreso solo alla fine, e si è fatto persino crescere una bellissima barba che gli donava molto. Ha cominciato a rifiorire a mano a mano che il successo si avvicinava. Quando la capsula è partita per il suo primo volo senza equipaggio è stato un faro per tutti noi! Abbiamo lavorato per cinque lunghi anni senza che la capsula si staccasse da terra, sognando il momento fatidico. Poi ecco che arriva dicembre del 2011: primo test di volo senza equipaggio, a Roswell, 4 °C sottozero, ore cinque del mattino. La capsula si sgancia dai sostegni e decolla davanti ai nostri occhi lucidi. Proprio lei, la

capsula che abbiamo costruito e curato per cinque anni sta andando *into space*.

Circa un'ora dopo dalla sala di controllo abbiamo visto l'orizzonte farsi sempre più scuro e la curvatura della Terra più evidente. Grazie alla telecamera e all'apparecchiatura di trasmissione radio, sullo schermo abbiamo guardato le immagini provenienti dalla stratosfera, e senza l'aiuto della NASA. È stato come ricevere i primi fotogrammi dalla Luna: il nostro personale allunaggio, in un certo senso. Dopo anni di entusiasmo e avvilimenti, dopo tutte le batoste ricevute, Art ha recuperato la fiducia in se stesso: «Ragazzi, pare che le cose si mettano bene. Ci sono voluti più tempo e soldi, lo ammetto, ma adesso guardate dov'è la capsula!» Quel lancio è stato una manna per lui. Dopo tutto quello che era successo, ne aveva un bisogno urgente: era un sorso d'acqua nel deserto, una gradita affermazione delle proprie capacità.

Fin dall'inizio il progetto Stratos è stato un vortice di emozioni, strategie, menzogne, discussioni, licenziamenti e disastri professionali. Visto in quest'ottica, quindi, avevamo fatto parecchia strada. Cinque anni sono niente quando si tratta di superare tutti questi ostacoli. E quattro lanci in tre anni, compresi i preparativi e i miglioramenti tecnologici, è un vero record. Solo che mentre lo fai e sei immerso nel flusso delle cose non la vedi esattamente così, ma pensi: Oh, no! Questo proprio no, per favore! Poi, quando ogni cosa si sistema e torna il buonumore, ci si dimentica di tutto e si ricordano solo gli aspetti positivi: In fondo non è stato poi così male. Alla fine, quello che le persone hanno visto in televisione o sul computer è stato solo un fotogramma, una sbirciata dal buco della serratura.

In dirittura d'arrivo
Il giorno X si avvicina

La partenza è prevista per le due del mattino. Non so la data esatta. Sarà un giorno lontano, quando tutti i problemi avranno avuto una soluzione, quando finalmente potrò decollare. Il team sarà pronto dalle otto della sera prima. Si troveranno tutti al Mission Control, il centro di controllo del progetto Stratos, per portare a termine gli ultimi preparativi. Alle due del mattino Helmut busserà alla mia porta e mi accompagnerà a fare una gita supersonica.

Prima, però, c'è ancora molta strada da fare. Ormai potrei propormi presso qualunque azienda del mondo come esperto in *problem solving*. Avete un problema? Ci penso io. Un po' come Harvey Keitel in *Pulp Fiction*: «Sono il signor Wolf. Risolvo problemi». A ripensarci adesso, il progetto Stratos ha avuto un tasso del 104 per cento di problemi. Una volta si è persino congelata la gru a cui era attaccata la capsula, ed eravamo nel bel mezzo del deserto del New Mexico! Una mattina il braccio non si muoveva più: durante la notte l'umidità era penetrata nel meccanismo e aveva bloccato tutto. Non era mai successo. E ora che facciamo? Acqua calda? Lanciafiamme? Abbiamo armeggiato per tre quarti d'ora per rimettere in funzione quella stupida gru. Lo stress era a mille. «Ragazzi, dobbiamo recuperare un'ora, altrimenti arriverà il vento!» Ancora una volta rischiavamo di mandare all'aria tutto il lavoro che avevamo fatto, se non avessimo recuperato il tempo perso.

È sempre stato così. Anche al primo tentativo di lancio senza equipaggio abbiamo avuto un problema: c'era troppo vento. Con il vento che soffia a 20 chilometri all'ora, il camion deve trasportare la capsula proprio sotto il

pallone aerostatico, poi deve seguire il velivolo fino al Pacifico. Il camion si muove lentamente. Se il vento cambia direzione, l'alternativa è attraversare in diagonale la pista, che però è lunga solo 200 metri, dopodiché inizia il deserto. Abbiamo provato a passare sulla sabbia con il camion, ma non ha funzionato.

Il secondo lancio senza equipaggio ha quasi rischiato di fallire a causa dell'escursione termica. Sull'involucro del pallone si era formata una sottile patina di ghiaccio, che l'ha fatto scendere in modo incontrollato. In un'altra occasione abbiamo avuto la piaga delle cavallette: da non credere, proprio come nell'Antico Testamento! Sembrava tutto perfetto: temperatura, vento, tempo, ogni cosa era okay. Durante la notte abbiamo acceso un faro per poter lavorare, e nel giro di quindici minuti la pista è stata invasa da un nugolo di cavallette. Ce n'erano così tante che arrivavano alle caviglie, e a ogni passo eravamo costretti a calpestarle: *crac*, *crac*. Sembrava di muoversi su una lastra di ghiaccio sul punto di rompersi. Abbiamo dovuto controllare la capsula con dei periscopi luminosi in ogni piccolo anfratto, per essere certi che non vi si fosse annidata una cavalletta. Anche solo un'ala di quegli insetti tra due cavi avrebbe potuto provocare un corto circuito e far scoppiare un incendio a bordo. Da quella volta abbiamo bandito l'uso dei fari.

Le sette piaghe ci sono capitate davvero tutte, compresa una tempesta di sabbia. La sabbia del deserto si è infiltrata ovunque, e venti persone hanno passato ore a ripulire tutto con dei getti d'aria compressa.

Al secondo lancio con equipaggio la capsula è precipitata, si è schiantata a 80 chilometri orari e si è danneggiata. Ecco com'è andata. Una delle innovazioni che abbiamo utilizzato nel nostro progetto è stato il cosiddetto «sistema *reefing*», che è stato applicato al paracadute della capsula per poterlo aprire in maniera controllata. Questo sistema garantiva un recupero ad alta quota più sicuro, sia del sottoscritto sia della capsula.

Al paracadute veniva agganciata una corda, la cosiddetta *reefing line*, che circondava il fascio funicolare in modo che questo si aprisse progressivamente. La capsula iniziava a scendere a velocità elevata, e a circa 7.000 metri di quota si innescava una piccola carica pirotecnica che favoriva la completa apertura del paracadute. Questo complesso sistema è stato montato per velocizzare la discesa della capsula ed evitare, nell'eventualità in cui non fossi riuscito a eseguire il salto, che io rimanessi troppo a lungo ad

altissima quota. Senza questo dispositivo, da 30.000 metri di altezza la capsula agganciata al paracadute avrebbe impiegato troppo tempo a toccare terra. E se per qualunque motivo non fossi riuscito ad aprire la capsula, sarei rimasto esposto al pericolo della pressione troppo a lungo. In tal caso, una volta atterrato avrei trovato un'équipe di medici perfettamente attrezzata e con tanto di camera di decompressione, ma nel frattempo avrei già subito gravi danni cerebrali.

È esattamente ciò che accadde a Nicholas Piantanida, l'americano che nel 1966 cercò di battere il record di Joe Kittinger. Mentre indossava il casco, Piantanida fu preso dal panico, e quando arrivò a quota 17.000 metri lo staff della sala di controllo udì improvvisamente un rumore, qualcosa di simile a una fuoriuscita d'aria, poi un grido d'emergenza: «*What was that, Nick?*» «*Emerg…*» In quello stesso istante la trasmissione radio si interruppe. La gondola che lo ospitava venne subito sganciata dal pallone, e ventisei minuti dopo atterrò.

Piantanida fu rinvenuto privo di conoscenza e con gravissime lesioni cerebrali. Rimase quattro mesi in coma, prima di morire. In seguito fu accertato che la visiera del suo casco non era chiusa, e a quella quota l'improvvisa mancanza di pressurizzazione e di ossigeno comportano il coma immediato. Ad assistere alla tragedia, purtroppo, erano presenti la moglie e il figlio.

Il problema è soprattutto uno: non puoi aprire la visiera del casco, nemmeno quando ti prende il panico e pensi che alzandola le cose si aggiustino. Sei consapevole che fuori non c'è ossigeno, ma non te ne rendi conto. Se fosse successo qualcosa, quindi, la mia priorità sarebbe stata quella di allontanarmi dalla zona di pericolo e ricorrere il più in fretta possibile alle cure mediche. Ecco perché abbiamo installato il sistema *reefing*. Durante il test da 30.000 metri la carica pirotecnica non ha funzionato, il paracadute non si è aperto del tutto e la capsula è precipitata a 80 chilometri orari. Il velivolo era dotato di una superficie di frattura, il cosiddetto *crash pad*, che naturalmente si è rotto. Il resto, invece, compresa tutta la parte elettronica, funzionava ancora. La capsula era utilizzabile e addirittura a tenuta stagna.

I danni riportati, tuttavia, ci hanno costretto a fare qualche intervento. Abbiamo smontato e rimosso alcune strumentazioni dalla capsula per motivi di sicurezza. Le batterie, per esempio, sono state sostituite, anche se quelle vecchie erano ancora funzionanti. Non volevamo correre alcun

rischio: se una scheda o un circuito stampato avessero avuto un danno nascosto anche solo infinitesimale, questo sarebbe stato in grado di provocare, al successivo lancio da 30.000 metri, un corto circuito con conseguente incendio a bordo della capsula.

Nel corso di un'altra prova la capsula è caduta nei pressi di White Sands, una delle basi in cui gli americani eseguono test militari segreti, motivo per cui è schermata da un campo elettromagnetico che distorce i segnali audio e video di qualunque strumento si trovi nelle vicinanze. Quando un oggetto si avvicina alla base, viene subito attivato il cosiddetto «segnale di *jamming*», che disturba ogni tipo di trasmissione, per questo il radiocomando della nostra capsula non funzionava. «Perché il sistema di sgancio parametrico non ha funzionato, visto che ad attivarlo è la pressione dell'aria?» chiedevo io. «I segnali di *jamming* non c'entrano niente.» Attribuendo la causa ai segnali di White Sands, nessuno voleva assumersi la responsabilità dell'accaduto, però ne abbiamo tratto una lezione: dovevo essere in grado di sganciare la *reefing line* dall'interno della capsula, quindi abbiamo installato un dispositivo manuale che mi liberava dalla sgradevole condizione di passeggero passivo.

La necessità di modificare la capsula mi costringe a una pausa di quattro settimane. Ne approfitto per tornare in Svizzera, sul Lago di Costanza, dove nel frattempo mi sono trasferito. Nuoto, faccio immersioni e pattinaggio in linea, e ricarico le batterie per poter affrontare la mia grande avventura al top della forma fisica e mentale. La pausa è un toccasana anche per lo staff, che non è composto da venticinque-trentenni, ma da signori piuttosto attempati. Anche per il vecchio Joe è una manna. Dopo un periodo così lungo, siamo a un passo dal traguardo. La nostra motivazione è alta, siamo fiduciosi e sicuri di potercela fare. Una boccata d'ossigeno è proprio quello che ci vuole. Ce la siamo guadagnata.

Ho lavorato sodo per cinque anni. Ora voglio gustarmi questo atto finale, e voglio farlo con calma, passando senza fretta dall'antipasto alla portata principale. Ancora qualche piccolo ritocco qua e là, poi saremo pronti a mostrare al mondo ciò di cui siamo capaci.

L'esito migliore del mio soggiorno in Svizzera è che mi permette di organizzare le cose per portare quasi tutti i miei cari nel New Mexico. La mia famiglia parte con me, e anche Nicole e molti amici. Voglio che partecipino al momento più bello e importante della mia vita. È un prezioso

supporto, una carica d'energia mentale. Ed è anche una sensazione del tutto nuova: per la prima volta non sono più un combattente solitario, non sono più solo. A Zurigo, mentre m'imbarco sull'aereo con il mio migliore amico, Klaus Pollhammer, sono felicissimo di quello che mi aspetta. So che ormai è tutto pronto.

Due giorni prima del lancio sono circondato dalla famiglia e dagli amici. Sono tutti orgogliosi di me, soprattutto mio padre, a quanto pare. Prima le nostre chiacchierate erano più o meno di questo tono: «Ehi, parto per Rio. Vado a lanciarmi dalla statua del Cristo Redentore». E lui: «Sì, sì, fai pure».

In quel caso non potevo chiedergli di accompagnarmi e stare con me sotto la statua, nella foresta pluviale di notte. Non gliel'ho proposto neppure quando sono andato in Croazia, dove ho dormito due settimane in tenda. No, queste cose non erano proponibili. Dopo quei lanci ha guardato le fotografie, ma a quel punto ero già seduto accanto a lui.

Prima della visita in America mio padre non si era reso conto della titanica organizzazione del progetto Stratos. Una volta atterrati, dall'aeroporto ci mettiamo in marcia per Roswell: tre ore in mezzo al deserto, un unico rettilineo lungo come l'Austria dove i cellulari non funzionano e senza aree di servizio per molti chilometri.

A un certo punto, nel nulla di quel mare di sabbia, appare il Mission Control, con i suoi impianti di condizionamento, le cucine eccetera: una vera e propria stazione lunare. Qui c'è solo deserto, avrà pensato mio padre, e tutto questo è stato tirato su unicamente per Felix! Per mio figlio, che da venticinque anni mi racconta un sacco di storie e a cui ho sempre detto: «Vai a lavorare! Cercati un posto! Con lo sport non si diventa ricchi! Chi vuoi che ti paghi per vederti saltare?» Dopo tante critiche, ecco finalmente il giorno in cui mio padre può vedere con i propri occhi quello di cui gli ho sempre parlato. Rimane così di stucco che smette persino di fotografare. Poi accompagno tutti a fare un giro.

«Guardate, è qui che lavoriamo ormai da cinque anni. Questo è tutto il complesso: qui c'è il Mission Control, e questa è la capsula. Entrate, sedetevi pure se volete.»

Mio padre siede nella capsula con sopra stampato il nome di entrambi: Felix Baumgartner. È la prima volta che i miei vengono negli Stati Uniti. Nessuno dei due conosce una parola d'inglese, ma si guadagnano subito la simpatia di tutti. Un giorno mio padre viene da me e mi racconta di essere

appena stato nell'ufficio di un generale di Roswell. Gli chiedo: «Che cosa? Ma se non sai una parola d'inglese!» Lui mi risponde di avere incontrato un tedesco che gli ha fatto da interprete. Ah, mio padre! Arriva proprio dappertutto!

Anche mio fratello Gerald è fiero di stare al mio fianco. Lui fa il cuoco, e alla sera ci prepara delle fantastiche grigliate a bordo piscina. Di giorno va a fare la spesa con nostra madre, che ha semplicemente importato il «metodo mamma» in America e compra senape, carne, spezie e salse. È il suo primo viaggio negli States, ma questo non le impedisce di prendere il comando dei fornelli. È favolosa. Se ne sta seduta con tutti noi e parla in continuazione, proprio come fa sempre a casa. Quest'atmosfera è fondamentale per lo spirito, specie in un momento in cui sono chiamato a dare il massimo.

Il primo lancio slitta a causa del vento. Okay, nessun problema. All'inizio ci resto male, è ovvio. Ero mentalmente preparato al fatto che nel giro di tre ore sarebbe tutto finito, e che avrei raggiunto la meta del mio lungo viaggio. Adesso, invece, dobbiamo rimandare. La prendo con filosofia. Mi dico che in fondo è come se avessi fatto le ultimissime prove. Quando sei pronto, sei assolutamente convinto che ti lancerai. Sei carico dal punto di vista sia fisico, sia mentale: Tra un po' si comincia! Gli occhi del mondo sono puntati su di noi! Finora non era mai successo. Siamo sempre stati gli spettatori di noi stessi. E così, anche se non decollo, ho provato la sensazione di essere pronto, perché ero certo che da un momento all'altro sarei partito.

Quattro giorni dopo si ripete tutto. Ho già vissuto quelle emozioni, e so di potercela fare. So come ci si sente quella mattina presto, che cosa si prova a essere guardato da tutti, compresi i miei genitori. Sono consapevole di dover essere presente a me stesso, anche se, com'è ovvio, la notte non ho chiuso occhio. So che tra poco accadrà, anzi tra pochissimo.

Going home
Il lancio dai confini dello spazio

Don Day, il nostro meteorologo, è sempre stato molto preciso nelle previsioni. Se diceva «Mercoledì è okay», mercoledì era okay. Il giorno prima del lancio le sue valutazioni si basano per il 50 per cento sui dati e per l'altro 50 sull'istinto. Come al casinò: rosso o nero. La mattina del 14 ottobre 2012 la decisione se mettere in scena il più grande spettacolo della mia vita dipende per metà dall'istinto di uno scienziato.

Nutro immensa fiducia in Don. Se in passato abbiamo avuto problemi con il vento, non è stato a causa delle informazioni sbagliate, ma perché non siamo riusciti a rispettare la cosiddetta «finestra temporale», cioè il lasso di tempo in cui le condizioni meteo si mantengono favorevoli. Com'è successo, per esempio, quattro giorni prima del 14 ottobre.

Quella mattina sapevamo che si sarebbe alzato il vento. Ciò che non sapevamo, invece, era che il grosso tubo di raffreddamento che entra nella capsula per abbassarne la temperatura durante il giorno aveva accidentalmente premuto il pulsante radio. L'apparecchiatura era in costante modalità di trasmissione, e si disattivava quando raggiungeva il punto di surriscaldamento. Abbiamo impiegato mezzora per localizzare il difetto, trenta minuti che ci hanno fatto superare la finestra temporale. Poi è arrivato il vento, e ci siamo dovuti fermare. Don Day non c'entrava niente. La sua previsione 50-50 era esatta.

Don ha detto che la missione può partire, quindi la notte prima non riesco a chiudere occhio. I motivi sono tanti. Andy mi ha assicurato che nessuno dorme alla vigilia di un'impresa del genere. Inoltre, proprio sotto la mia finestra, a bordo piscina, una famiglia messicana ha organizzato una

festa, e i messicani, si sa, iniziano a divertirsi tardi e la tirano per le lunghe. Di solito è gente particolarmente chiassosa, quindi di dormire non se ne parla. La mia compagna scende a parlare con l'albergatore. «Là sopra c'è il mio fidanzato che domani mattina alle due deve affrontare il giorno più importante della sua vita. Potrebbe chiedere ai signori di fare meno rumore?» No. Non può. Hanno prenotato e hanno il diritto di usufruire della piscina. Non può certo staccare loro la spina.

Mi rigiro nel letto per tutta la notte. Mille pensieri mi frullano in testa. Ci è rimasto un solo pallone aerostatico: dopo avere rovinato quello del lancio andato male, abbiamo cercato di ordinarne un altro, ma per averlo ci sarebbero volute settimane, e a questo punto siamo già in ritardo sui tempi. L'ultima possibilità di lancio era prevista per agosto, ma l'incidente della capsula ci ha fatto slittare a ottobre, cioè quasi alla fine dell'anno. Al termine di questo mese i venti saranno così forti da rendere impossibile ogni tentativo di volo. Questo significherebbe aspettare giugno 2013, e quindi fermare tutto un'altra volta, imballare la logistica per l'inverno e mandare a casa i collaboratori. E che cosa diremmo alla stampa? Quasi quattrocento giornalisti sono praticamente pronti a trasmettere in tutto il mondo. Sarebbe un incubo!

Tutto dipende dall'unico pallone aerostatico che ci rimane, una montagna di nylon sottilissimo e delicatissimo. Che strano: lavoriamo al progetto da cinque anni, abbiamo comprato vari palloni di riserva per non trovarci in una situazione d'emergenza come questa e alla fine dipendiamo dall'ultimo disponibile. Evidentemente doveva andare così. Forse l'uomo ha bisogno di questo genere di pressione per dare il massimo. Se sapessi di avere un secondo pallone, probabilmente darei solo il 97 per cento.

Mi corico alle otto perché alle due devo essere pronto per uscire, ma poiché di solito non vado a dormire prima di mezzanotte, il mio corpo si ribella: Ehi, che succede? Non è questa l'ora giusta! La mia parte razionale, invece, mi parla in maniera diversa: Hai bisogno di dormire. Domani ti aspetta una lunga giornata e un viaggio impegnativo. Guardo la sveglia e penso: Mi restano solo due ore! Allora? Quando arriva il sonno? Faccio appena in tempo ad addormentarmi che suona la sveglia. No, non è possibile! Forse mi sono sbagliato e l'ho impostata a mezzanotte. Niente affatto. È l'una e mezza. Mi alzo e faccio colazione.

Durante gli anni di preparazione ho condotto delle ricerche su che cosa mangiassero gli astronauti prima di partire per le grandi missioni. Una sera, in occasione di una cena all'Hangar 7, ho persino avuto modo di chiederlo a Neil Armstrong, poco prima che morisse. La risposta è sempre stata la stessa: «Bistecca e uova». A colazione? Va bene, mi sono detto, se l'hanno fatto loro, lo farò pure io. Ho provato due volte. Ero lì, all'alba davanti alla bistecca, e pensavo: Sono stanco, agitato. Non posso buttare giù questa roba. Però dovevo mangiare qualcosa che mi restasse a lungo nello stomaco e che non mi facesse andare subito al bagno. In viaggio potevo urinare, certo, ma tutto il resto doveva essere fatto prima. O dopo.

Una volta, alla vigilia di un salto di prova, sono andato da Andy e gli ho detto: «Ho un grosso problema. Di mattina presto non ho appetito. Riesco solo a bere». Poi Andy ha parlato con il cuoco, Henry Ávila, e mi ha suggerito dei beveroni con dentro un mix di proteine, zuccheri e carboidrati. Me ne ha preparate due varianti. Le bevo sempre entrambe, ed è da lì che prendo tutta l'energia di cui ho bisogno.

La sera prima del lancio faccio milioni di cose. Sono tornato in America già da quattro settimane ma non ho ancora avuto il tempo di tagliarmi i capelli. Domani è il grande giorno e non voglio avere la testa in disordine. In tutta la vita ho avuto un solo barbiere: il mio amico Roland Ruggenthaler di Salisburgo. Fino ai diciassette anni ci pensava mia madre, poi solo e soltanto Roland. Certe volte apre il negozio alle nove o alle dieci di sera solo per accontentarmi. Sono il suo testimone di nozze, gli ho portato gli anelli con il paracadute. Ovviamente Roland non è lì con me in America, ma Henry risolve il problema e mi dice: «Se vuoi te li taglio io, sono un barbiere». Henry fa il cuoco come secondo lavoro, perché gli piace.

Quella sera stessa, quindi, ci incontriamo nel suo albergo, un modesto tre stelle. Per l'occasione ha trasformato il bagno in una sala da barbiere. Che cosa folle! Io mi lambicco il cervello per mandare giù qualcosa a colazione e lui non solo mi prepara due beveroni supernutrienti, ma mi taglia persino i capelli. Questo sì che è un servizio a trecentosessanta gradi! Henry è responsabile del mio benessere fisico e del mio look. Io sono felice, e lui sprizza orgoglio da tutti i pori. Quando tornerà a casa potrà dire: «Sapete chi preparava i beveroni a Felix? Io! E chi gli ha tagliato i capelli? Sempre io!» Il problema dei capelli per il grande giorno era dunque risolto.

Sono le due. Helmut bussa alla porta come ha già fatto per i lanci di prova. Ogni volta mi sembra di salire sul patibolo: dopo il pasto del condannato, ecco che il secondino picchia alla porta della cella. Esco dalla stanza, dove mi sento al sicuro. Un passo dopo l'altro vado incontro al mondo. Raggiungo l'auto. È già arrivata la BBC, i ragazzi che da cinque anni documentano il progetto e che mi seguono ovunque. È arrivato il grande momento. Anche il 10 ottobre abbiamo pensato la stessa cosa, ma oggi è davvero il giorno X: l'ultimo pallone aerostatico, l'ultimo giorno utile. Dico loro un paio di frasi di circostanza e aggiungo: «Adesso voglio stare tranquillo. Non mi va di chiacchierare».

Saluto Nicole con un rapido bacio. «Ciao. Ci rivediamo tra qualche ora.» Niente scene sdolcinate. Le ho sempre detestate. Niente *se-ti-dovesse-succedere-qualcosa*. Esco come al solito, come se stessi per andare al lavoro. «A più tardi, tesoro.» Il primo a cui l'ho visto fare è stato Tracy. Ogni volta che volavamo da qualche parte, lui salutava la fidanzata con un semplice «Ciao», poi via. Niente ultime occhiate, niente cenni con la mano. Nulla. Nicole cerca di nascondere le lacrime per non farmi preoccupare.

Se tutto va come previsto, stasera sarò di nuovo qui, libero come l'aria. A essere sinceri, devo confessare una cosa: per quanto tutto questo possa apparire bello e favoloso, per me è come se avessi trascorso cinque anni in galera. Sì, è così che mi sono sentito. Perché non riuscivo a pensare ad altro. Invidiavo chi poteva partire per le vacanze, chi aveva un lavoro normale. Certo, pensavo, quello che sto facendo è fantastico, e se funziona lo sarà ancora di più. Negli ultimi cinque anni, però, mi è sembrato di stare all'inferno. La pressione costante, l'incertezza di non sapere come sarebbe andata. Se in cinquant'anni nessuno è riuscito a battere il record di Joe, un motivo ci sarà pure stato. E ora perché sono così convinto di farcela?

Questi dubbi su me stesso mi assalivano nei momenti bui, la paura del fallimento… E se dopo avere indossato la tuta dovesse venirmi di nuovo un attacco di panico? Mi sento come un alcolista che rischia la ricaduta per una stupidissima birra. Ho sempre pensato che potesse succedere, ho atteso questa eventualità fino all'ultimo minuto. E ora là fuori, davanti alla televisione, milioni di spettatori dicono: «Vogliamo vedere Felix!»

Sono le due del mattino, e tra un po' sarò libero. Sarò di nuovo un uomo, potrò dedicarmi ad altre cose, potrò rilassarmi, non dovrò più tornare in America per fare i test. È un momento d'euforia, perché il traguardo si

avvicina. Sono già in piedi, i beveroni mi aspettano in macchina, così posso buttarli giù con calma, non alla base in mezzo alla confusione. Una cosa in meno da fare, un passo in meno. Ma devo ancora compierne molti prima di arrivare a quello decisivo.

Anche la musica è importante. Dalla Svizzera un amico mi ha mandato un remix della colonna sonora del film *300*, quello sugli spartani con Gerard Butler. La metto su mentre percorriamo la mezzora di strada fino alla base. A seguire, la colonna sonora di *Apollo 13* e poi quella di *Armageddon*. È il mio rituale: con questa musica tratta da film sulle missioni spaziali ho iniziato ad affrontare il problema della tuta. Andy e Mike m'incoraggiavano: «Ce la puoi fare. Sei diverso dagli altri. Tu hai la possibilità di saltare da lassù». Ho cercato di ricordamelo sempre. Non posso ascoltare musica in stile Woodstock, se voglio fare un volo supersonico. Sarebbe la colonna sonora sbagliata. Come atleta, so che cosa mi dà la carica. C'è chi ascolta musica classica e chi hard rock. Io ho bisogno di suoni che mi facciano pensare allo spazio.

Anche ai ragazzi della BBC piace questa musica: «Siamo pronti alla battaglia. Finalmente faremo le nostre riprese!» dicono. Sono con noi da tanto tempo, hanno condiviso con il team i momenti belli e quelli brutti, ma senza mai disturbarci. Colin Barr, il reporter della BBC, è diventato un amico. È una persona molto gradevole, al contrario di altri che invece riescono a darti suoi nervi. Un'intervista con lui è una discussione, uno scambio di idee, non un interrogatorio.

Questo progetto non è solo figlio nostro, ma anche loro. La stessa BBC ha avuto i suoi alti e bassi, compresi i problemi di budget. Le riprese erano state programmate per due anni, che poi sono diventati tre, e quindi altri operatori, altri voli, altre spese di alloggio. Infine, e all'improvviso, i tempi si sono allungati di altri due anni! Hanno avuto lo stesso nostro problema, forse anche peggiore, perché la BBC è finanziata con i soldi dei contribuenti. Anche loro hanno lottato per arrivare alla meta, e lo hanno fatto con le nostre stesse armi, contro lo stesso nemico.

La troupe sale in auto con noi. Helmut mi passa i beveroni. Faccio partire la musica di *300* e via, imbocchiamo il rettilineo che attraversa Roswell. Stiamo in silenzio, ciascuno di noi conosce la strada a memoria. L'area di servizio, il campanile della chiesa, la via principale. Svoltiamo a destra, sulla pista in disuso, e proseguiamo verso i locali del Mission Control, la nostra

base lunare. Le immagini sono quelle di sempre, ma so che è l'ultimo giorno. Se tutto va bene, finalmente completiamo il viaggio.

Il tragitto per la base è di mezzora, ma oggi sembra durare meno. Vorrei che fosse più lungo. Alle pompe di carburante dobbiamo svoltare a destra. Non si scappa. D'un tratto, a sinistra, oltre la recinzione vedo la capsula, illuminata da un riflettore gigantesco e circondata dai membri del team. Alzo gli occhi per guardare i tre grandi palloni segnavento. Misurano un metro ciascuno e si trovano ad altezze differenti, 50, 100 e 150 metri. Se sono allineati significa che le condizioni sono ideali. Per ora sembra che ci sia ancora un po' di vento, ma non scoraggiamoci. In fondo, non sono neanche le due e mezzo.

All'ingresso dell'area ci fermiamo per chiamare il Mission Control. Arriva l'auto incaricata di scortarci sul posto. Il cancello si apre lentamente. Qualche metro ancora. Alla nostra sinistra ci sono tre elicotteri: quello per le riprese, quello di soccorso e quello che, dopo l'atterraggio nel deserto, verrà a recuperarmi. Li guardo. Spero che il primo faccia delle belle riprese. Il secondo… beh, mi auguro di non averne bisogno e che rimanga esattamente dov'è. Quanto al terzo, invece, una volta che vi salirò a bordo vorrà dire che ce l'avrò fatta.

Per tutti i miei lanci ho sempre avuto lo stesso medico, Fritz Firlinger, di Linz. C'è sempre stato lui con me, nella grotta in Croazia, quando ho volato sulla Manica, sempre. Ogni volta gli ripeto la stessa frase: «Fritz, è bello averti qui, ma sarebbe ancora più bello se non dovessi intervenire».

Oltrepassiamo gli elicotteri e proseguiamo verso il Mission Control. Superiamo un gruppo di operatori della televisione con le cineprese sulle spalle. L'auto si ferma e scendiamo. Da questo momento siamo in diretta. Il mondo ci guarda. Un breve saluto ed entriamo nella base per il briefing. Ci sono Art, Joe e Don. Don dice: «Sembra che il tempo regga. Attento, però. Se partiamo alle sette, avremo questo vento qui». Mi porge tre fogli stampati e indica un paio di linee. Dobbiamo essere pronti ad approfittare della giusta forbice di tempo, quando i venti notturni calano e quelli mattutini non si sono ancora alzati. La soluzione migliore è un decollo entro due ore e mezza. Per allora sarò a una sessantina di chilometri a nordovest di Roswell, al di sopra di un territorio immenso.

Il briefing si conclude con l'intervento di Joe: «*We do it today!* Oggi ci sarà un nuovo record mondiale!» Sono onorato, perché è come se mi stesse

passando lo scettro del primato. Immagino quello che sta pensando: Il record è mio ancora per qualche ora, poi dovrò cederlo. Ma è stato mio per cinquantadue anni.

A ogni modo, per tutto il periodo della nostra collaborazione il messaggio di Joe è sempre stato di grande incoraggiamento: «Sono felice di poter essere d'aiuto. Te lo meriti!» Spesso mi sono chiesto come si faccia a lasciare qualcosa che ha segnato la tua vita per mezzo secolo.

Joe mi fa gli auguri. Subito dopo esco e salgo in auto per andare al caravan. Con me ci sono Andy e Klaus Hammerle. Ho conosciuto Klaus un paio d'anni fa, durante le riprese per la pubblicità di uno sponsor. Poco prima avevo avuto un colpo della strega, e in quell'occasione ho scoperto che Klaus è un massaggiatore dalle mani d'oro. Dovevo averlo per il progetto Stratos: se per pura sfortuna mi fossi stirato la schiena, non solo avrei interrotto il lavoro di cinquanta persone, ma non mi sarei potuto lanciare. E per che cosa? Per un colpo della strega? No! Ogni sportivo ha bisogno di un terapeuta o di un massaggiatore, e per la prima volta ce l'ho anch'io.

Dopo un massaggio mi accorgo subito di muovermi in maniera diversa, specie quando ho la colonna ben allineata. Klaus mi dice sempre che ho la fortuna di avere un baricentro equilibrato, a differenza della maggior parte delle persone. Non sono un fanatico di queste cose, ma milioni di fibre muscolari non mentono. Ogni tanto anche Art mi ha massaggiato, e devo dire che ci sa fare! Certe volte, mentre ero seduto da qualche parte, arrivava lui e mi diceva: «Ehi, Felix, come va oggi?» Poi iniziava a manipolarmi con le sue dita nodose. Il direttore dei lavori organizza, gestisce, contratta… e massaggia anche l'atleta! «Buongiorno, signor massaggiatore. Oppure oggi sei di nuovo il capo?» gli dicevo.

Nel caravan, prima di indossare la tuta, Klaus mi allinea la colonna vertebrale con un quarto d'ora di massaggio. Poi ci raggiunge il medico per gli ultimi controlli. Mi allaccia intorno al petto una cintura studiata per i Navy SEAL: serve per rilevare il battito cardiaco, la respirazione e altri parametri vitali durante le esercitazioni. Andy si assicura che il segnale di trasmissione dell'apparecchio funzioni. Adesso manca solo la tuta. Le condizioni del vento mi concedono una piccola proroga. Per il momento, la tuta resta ancora al suo posto. Sono le quattro e mezzo. Mi sdraio sul letto e mi addormento. In fin dei conti, tutto quello che dovevo fare l'ho fatto: colazione, controlli, ogni cosa. Devo solo mettere la tuta, e poi respirare

ossigeno puro per un'ora. Camminare nervosamente avanti e indietro non avrebbe senso. Anche per gli altri salti ho fatto così. Terminati i controlli, facevo un sonnellino, anche solo di mezzora. Il corpo si rilassa e riposa, e la tensione cala.

Trenta minuti dopo entra Andy: «Siamo pronti». Lascio la zona giorno del caravan e mi trasferisco nella sezione accanto, la *gear-up-area*, dove la temperatura è più bassa. È qui che indosserò la tuta e che per un'ora respirerò ossigeno puro. È una camera quasi sterile. Entriamo solo Mike Todd e io, gli altri restano fuori. Per vestirmi, Mike ha bisogno della massima concentrazione. Se dimenticasse di chiudere qualcosa o di connettere un cavo, le conseguenze potrebbero essere mortali.

La procedura richiede quasi un'ora. Prima la tuta, poi le scarpe, i guanti e il casco. Fatto. Ora il controllo della tenuta stagna. Mike parla poco, non fa battute. In questi momenti non si scherza. Nel tempo libero sì, ma adesso lavoriamo davvero. Anche lui, come me, è teso e ha dormito poco. È nervoso perché sa che la mia vita è anche nelle sue mani. Ha settantaquattro anni, ha lavorato per l'Air Force e ha partecipato a gran parte delle imprese entrate nella storia aerospaziale americana. Per ultimi infilo i guanti, come in un incontro di pugilato. Là fuori l'avversario aspetta, e in questo caso è lo spazio. Gli spettatori sono già sugli spalti e davanti ai televisori. Tra un attimo l'atleta uscirà a ritmo di musica e salirà sul ring. O nella capsula, il rituale è lo stesso. In passato ho tirato di boxe. Poi, vent'anni dopo, sono qui seduto e penso: Questo è un avversario più forte, un combattimento più impegnativo.

Entra Luke Aikins, il nostro esperto di paracadute. Aiuta Mike a mettermelo a spalle e a sistemare tutto. «*Okay, are you ready to close?*» È arrivato il momento. Alzo una mano e abbasso la visiera. Adesso sono chiuso ermeticamente, sono in un mondo tutto mio. La porta della cella si chiude di nuovo. L'ora d'aria è scaduta. Sono tornato fra quelle quattro mura e dovrò aspettare un giorno intero prima di uscirne di nuovo. Prendo un'ultima boccata d'aria del mondo reale, poi entro nel mio. La prossima volta che respirerò aria fresca lo farò con il casco in mano, inginocchiato sulla sabbia del deserto, tra quattro o sei ore, secondo le condizioni del vento. Non devo avere paura della tuta! Cerco di pensare alla fine, a quando sarò libero per sempre.

Controllano la tenuta della tuta. È stata trattata con la massima cura, come un vaso di cristallo. È ermetica. Ora l'ossigeno. Parte un timer per evitare che respiri ossigeno puro anche un solo secondo in più dei sessanta minuti previsti. Rischierei di avere troppe bolle di azoto nel sangue che, se aumentassero di volume, mi provocherebbero forti dolori alle articolazioni, costringendomi ad abbandonare la missione. Sono seduto, respiro e cerco di mantenere la mente lucida. Ma i pensieri ritornano: Che cosa succederà? E se qualcosa non dovesse funzionare? Il mondo intero mi sta guardando e vedrà anche il mio fallimento. In questo caso, meglio sprofondare sottoterra. E se muoio sotto gli occhi dei miei genitori, degli amici, della fidanzata? Per loro sarebbe un film dell'orrore. No, mi dico. La mia preparazione è ottimale, mi fido delle attrezzature, dello staff e, *last but not least*, di me stesso.

Red Bull ha sempre puntato sulla massima sicurezza. I medici sono sul posto e ci siamo preparati a tutto. Dovrebbero andare storte troppe cose per metterci fuori gioco. Eppure, nonostante tutto, riesco a immaginare solo scenari catastrofici, e mi viene in mente il tagliabulloni. Questa mattina, in un angolo del bagno del caravan, ho visto un tagliabulloni. «Che ci fa qui questo coso?» ho chiesto a Mike Todd. E lui: «Ah, sì, lo devo caricare sull'elicottero. Mi serve per aprire la tuta, nel caso dovessi atterrare ferito». La tuta ha un collare metallico resistente agli urti per l'aggancio del casco. Ecco il perché del tagliabulloni. Al che un'immagine si materializza nella mia mente: sono a terra, cosciente o forse già in coma; lotto per sopravvivere e vedo avvicinarsi un enorme tagliabulloni. In cinque anni non ho mai sentito nulla di quest'attrezzo, eppure Mike l'ha sempre tenuto con sé sull'elicottero, anche durante i lanci di prova. Probabilmente ha ritenuto che non fosse il caso di parlarmene: in fondo, bastava che lo sapessero gli altri. Ma ho fatto bene a chiedergli spiegazioni. Anche in quest'ultimo giorno ho imparato qualcosa, ho avuto una piccola sorpresa.

Sono seduto nel caravan, respiro ossigeno puro e bevo molto. Esistono vari tipi di ossigeno: quello medicale, con un tasso di umidità minimo, e quello aeronautico. Quest'ultimo asciuga completamente le vie aeree, per questo devo assumere liquidi a ritmo costante. La tuta è munita di un *urine collective devise*, o UCD, ovvero un collettore per la raccolta dell'urina. Assomiglia a una specie di enorme preservativo, e viene usato da tutti gli astronauti. Niente di speciale, ma bisogna imparare a conoscerlo. Prima usi la «toilette spaziale», prima ti abitui. All'inizio è particolarmente

macchinoso: se in condizioni normali siamo abituati a liberarci di tutta l'urina, con l'UCD bisogna controllarsi, perché il collettore raccoglie solo una certa quantità di liquido alla volta, poi bisogna aspettare che si svuoti. In altre parole, non puoi liberare la vescica in un colpo solo. Se il collettore si riempie troppo e l'urina trabocca, la tuta s'inumidisce, e quando apri il portello ed esci a 70 °C sottozero si ghiaccia all'istante.

Ho sei bottiglie a disposizione: tre di acqua pura e tre con una soluzione elettrolitica. L'acqua pura attraversa il corpo molto velocemente perché è priva di sali minerali. Risultato: senti la necessità di urinare poco dopo avere bevuto. Con gli elettroliti, invece, l'acqua impiega di più a transitare.

Mangiare, bere e sentirsi bene sono cose essenziali. Devo essere concentrato, avere il controllo totale delle strumentazioni e reagire con prontezza in caso di imprevisto. Non ho molto tempo, e una volta partito devo fare tutto da solo. In altre parole, posso fare affidamento solo sulla mia capacità di reazione, sulle mie conoscenze e sulla mia attitudine decisionale. Nessuna distrazione. Sono in piedi dalle due del mattino e sono già passate sette ore. Ho freddo, mi sento stressato e inizio ad avere fame, ma posso solo bere. Adesso sì che ci vorrebbe una bella bistecca. Speriamo che il basso livello di zuccheri nel sangue non comprometta la mia performance.

Ecco, ci siamo. Ricevo via radio la voce di Don: «Fra dieci minuti!» L'ora del lancio è arrivata. Chiudo il portatile con cui finora ho ascoltato la musica e mi congedo da Gerard Butler e dalla colonna sonora di *300*. Si parte.

Non vedo l'ora di lasciare il caravan. È sempre stato il mio chiodo fisso: «Ehi, gente, guardate. Sono pronto!» Mi alzo, e per la prima volta sento il peso di tutto quello che mi porto addosso. Sono stato seduto per due ore e mezza, e da seduto il carico dell'attrezzatura non si percepisce del tutto. Una volta in piedi mi rendo conto di pesare più di centocinquanta chili e di non avere mosso le gambe per due ore. A tutto questo, poi, bisogna aggiungere il casco e le bombole d'ossigeno. La porta si apre. Fuori è giorno pieno. Sento il calore del sole. Poco fa ero chiuso in una specie di cella frigorifera. Uscendo, guardo i volti dei ragazzi. Ogni cosa sembra muoversi al rallentatore. Ho provato la stessa sensazione quando mi sono lanciato dalla mano del Cristo Redentore. Ero lassù, con l'elicottero che mi girava intorno, e d'un tratto tutto si è fermato. La concentrazione si focalizza sull'essenziale. Anche in Croazia è successo così. Dev'esserci un sistema, nella mente dell'uomo, che nelle situazioni di massimo stress inquadra solo le cose importanti.

È il primo momento della giornata che mi godo davvero. Quando entrerò nella capsula e il portellone si chiuderà ermeticamente, avrò la mia tranquillità. Adesso lo show è tutto mio. Nessuno armeggia più intorno a me, nessuno innesta tubi o fa altro. Le condizioni meteorologiche sono ottimali, il pallone aerostatico è già gonfio. Siamo pronti al lancio. Una volta in viaggio, dovrebbero accadere troppe cose per impedirmi di arrivare lassù.

La gru è a pochi metri di distanza, e quella piccola passeggiata offre uno spettacolo molto particolare. Sullo schermo si vede un uomo che avanza e che sale sulla capsula. Nessuno degli spettatori, però, sa quello che mi passa per la testa in quel momento. Mi sono preparato per cinque anni, ho fatto i compiti a casa come un bravo studente, eppure, nonostante tutto, non so ancora se fra tre ore sarò di nuovo qui. Possono ancora succedere milioni di cose.

Salgo sulla gru, poi guardo di nuovo la folla. Il braccio meccanico si solleva e io oscillo sul terreno. Vedo già il mondo dall'alto, anche se solo da un paio di metri. L'ingresso nella capsula è un momento cruciale: adesso non si torna più indietro. Allaccio la cintura di sicurezza e controllo la checklist. Mike Todd si avvicina al portellone. In questo momento i suoi occhi mi ricordano quelli di mia madre. In passato, quando partivo e dicevo «Ciao, vado a Rio», guardavo mia madre dritto negli occhi e sapevo a che cosa stava pensando: Speriamo che torni vivo. Non l'ha mai detto, ma glielo leggevo negli occhi. Con Mike è la stessa cosa. Negli anni è diventato come un padre per me.

Una volta, durante un salto di prova, non riuscivo a trovare la maniglia del paracadute di riserva perché ero troppo preso dalla telecamera, e l'ho aperto solo a 150 metri da terra. Dall'elicottero ha visto tutto, e quando sono atterrato mi ha raggiunto di corsa e mi ha detto: «Oggi ho capito quanto mi stai a cuore». Fra tre ore, quando sarò di nuovo qui, quest'uomo che mi vuole bene mi guarderà negli occhi e urlerà dalla gioia: «Ce l'abbiamo fatta!» Sono seduto nella mia piccola capsula e vedo, attraverso i suoi occhi, lo sguardo di mia madre. Un attimo dopo chiude il portellone. Il suo compito è finito.

Dall'esterno viene immessa dell'aria nella capsula per creare una leggera sovrapressione e permettere la chiusura ermetica del portellone. Sono

sigillato all'interno. «*Okay, buddy*», dice Mike via radio. «*I see you on the ground*.» Poi passa la parola a Joe.

«*Felix, do you read me*?» fa Joe.

«*Read you loud and clear, Sir!*» rispondo per confermare l'avvenuta ricezione.

«*We're closer to go.*»

«*No problem, I'm ready to go*.»

«*You were born ready, Felix!*»

Joe riesce sempre a trovare il giusto equilibrio tra piacere e lavoro. Anche durante la sua missione, negli anni Cinquanta, faceva qualche battuta per allentare lo stress. È utile, fa bene allo spirito.

Iniziamo con la checklist. «Dimmi la quantità d'ossigeno che stai respirando.» Dobbiamo assicurarci che i miei dati coincidano con quelli ricevuti dal Mission Control. In televisione sembra che non abbiamo niente da fare, invece ci sono una miriade di cose da controllare. Una di queste, tra le più importanti, è proprio lo scambio incrociato dei dati.

Per il lancio la palla passa a Ed, il nostro *launch director*. «Ehi, Ed. Ora tocca a te.» Da una finestrella laterale, una specie di oblò, vedo il pallone lungo 200 metri. Si sta alzando piano piano, prende quota. Sulla capsula sono state installate otto telecamere attivabili manualmente in base alla direzione in cui ho bisogno di guardare: sopra, sotto, di lato. Accendo quella superiore e guardo cosa fa il pallone.

Posso soltanto sperare che i ragazzi abbiano tutto sotto controllo. Uno strattone. Ci siamo. Il camion si muove. Attivo la telecamera puntata sul veicolo. Voglio vedere tutto, perché so che questo momento è unico. Se ogni cosa andrà come da programma, non ripeterò mai più un'impresa del genere. Tornerò a casa e stop, quindi voglio assaporare ogni istante e ogni emozione. Voglio evitare che mi accada ciò che è successo alla campionessa olimpica di cui mi ha parlato Andy, la quale ha vinto l'oro, eppure durante la premiazione non ha pianto di gioia, ma perché le sensazioni che provava erano diverse da quelle che aveva immaginato e sperato di provare. Si era detta che, una volta sul gradino più alto del podio, quell'esperienza sarebbe stata la migliore della sua vita, però non è stato così. Aveva una medaglia d'oro in mano, tutti la osannavano e lei non provava la soddisfazione sognata. Se avesse avuto modo di godere un po' di più del percorso che aveva compiuto per arrivare fin lì, la vittoria sarebbe stata più bella.

Per quanto mi riguarda, da quando conosco Andy ho imparato ad apprezzare ciascuna delle innumerevoli tappe del nostro cammino, non solo il lancio finale: mettere la tuta per l'ultima volta, respirare l'ossigeno puro, stare appeso ai ganci della gru, parlare per l'ultima volta con Joe via radio.

A parte Ed e l'autista del camion, nessuno dice più niente. Niente chiacchiere, niente battute. *Radio silence*, è così che si chiama. Un fraintendimento potrebbe rovinare tutto. Qualcuno potrebbe magari dire: «*Easy*» e qualcun altro capire: «*Release*», il segnale per sganciare la capsula dalla gru. In questa fase il lavoro dev'essere svolto con precisione millimetrica. Ed deve controllare che la velocità del camion si adatti a quella del pallone aerostatico, che lentamente si solleva. Il gigante di plastica si alza maestoso, ma Ed deve trattenere il camion fino al momento giusto. Poi, il decollo. Percepisco appena l'istante in cui la capsula si sgancia dalla gru. Joe dice: «*Hey, Felix, you are going to space!*» Partito. È tutto okay. Si va nella giusta direzione.

Da questo momento ho due priorità: mantenere il contatto radio con il Mission Control e trasmettere i valori esatti per l'incrocio dei dati. Inoltre, devo mantenere costante la pressione interno-esterno, e per farlo dispongo di due altimetri posizionati l'uno accanto all'altro: uno per la pressione interna, uno per quella esterna. Predisporre un rilevamento automatico avrebbe comportato un enorme dispendio tecnologico. Se dovessi trascurare qualcosa, si perderebbe la pressurizzazione e il portello non sarebbe più ermetico. Devo anche fare in modo che l'aria all'interno della capsula abbia un tasso di ossigeno inferiore al 28 per cento. A mano a mano che guadagno quota, quindi, controllo ed eseguo i necessari aggiustamenti. Meglio così: se ho qualcosa da fare il tempo trascorre più in fretta e penso di meno.

A circa metà dell'altitudine programmata, mi accorgo che la visiera si sta appannando. Maledizione! Di nuovo lo stesso problema. Alzo un po' il termostato. Il massimo è dieci. Di solito ci vuole un po' prima che si cominci a notare un cambiamento, ma dopo un paio di minuti la visiera è ancora leggermente appannata. Alzo la temperatura a dieci per vedere se lo strumento funziona. Niente. Nessuna differenza. Il sistema di riscaldamento è andato. Lo comunico a Joe.

«No! Non è possibile! Mettilo al massimo.»

«Già fatto. Non va.»

«Ci vuole un po'. Adesso ti trovi nella fascia più fredda dell'atmosfera…»

«Nella capsula ci sono sempre dodici gradi, anche quando fuori è a meno settanta o a meno venti. Eppure la visiera è appannata.»

Sento il mondo crollarmi addosso. Dobbiamo prendere una decisione prima che la tuta venga pressurizzata. Dopo avrò una mobilità molto limitata e meno possibilità di intervenire per cambiare qualcosa.

Sento la voce di Joe: «*Phil, check your monitor*». È il nostro codice segreto. Il segnale che dobbiamo passare su una frequenza privata, una che gli altri non possono sentire e sulla quale possiamo parlare del problema. Siamo a metà strada. Questo è il nostro ultimo pallone e l'ultima settimana utile per quanto riguarda le condizioni meteo. Non voglio interrompere la missione, ma non posso neppure stare a quella quota ed eseguire il lancio senza vedere bene.

Segue un serrato scambio di battute con il Mission Control: «Sicuro che il riscaldamento della visiera non funzioni?»

«Adesso ci alito contro e guarda quanto ci mette a tornare a posto… Ti dico che qualcosa non va!»

Per risolvere il problema decido di fare affidamento sulla complessa tecnologia del *chest pack*, ovvero quella specie di scatola che ho sulla parte anteriore della tuta. Durante il salto sarà questa a fornire l'energia necessaria alla termoregolazione della visiera, a garantire il collegamento radio con la base a terra e a registrare i dati per il mio record mondiale. Finché sono nella capsula, però, tutti questi compiti sono svolti dal sistema di bordo, e grazie all'addestramento ricevuto intuisco che la causa del problema dipenda proprio da questo. Per provarlo devo scollegarmi e attivare il *chest pack*. Il pericolo di quest'operazione consiste nel fatto che, nel momento in cui sarò indipendente dal sistema di bordo, potrei perdere il contatto radio con il Mission Control.

Nel caso la missione dovesse essere interrotta, ci siamo accordati sulla sigla RTB, *return to base*, ovvero «rientro alla base». Se invece si verificasse un black-out delle trasmissioni audio, abbiamo stabilito dei gesti per comunicare: pollice in su, «si prosegue»; pollice verso, «rientro alla base». In quest'ultimo caso la capsula inizierebbe a scendere in caduta libera verso la Terra.

Sono a metà della quota stabilita, ad appena tre quarti d'ora dal successo, e tutto dipende dal riscaldamento, che già durante i primi test a Brooks ci aveva dato problemi. La mia analisi, però, si rivela corretta: sento il calore

sul viso! E il collegamento radio è sempre lì. «Funziona! *We press on!* La visiera è riscaldata. Ce la possiamo fare!» Cambiamo frequenza, e dieci minuti dopo il resto del mondo può sentirci di nuovo.

Continuiamo a salire, e a velocità folle. Joe mi avverte: «Se devi andare ancora una volta nella foresta pluviale, sbrigati!» *Rainforest* è la parola in codice per «andare alla toilette».

Pochi minuti dopo siamo alla quota di lancio, anzi leggermente al di sopra. Il pallone aerostatico è pieno al massimo e rischia di scoppiare. Dobbiamo sganciare le sfere di plastica che fanno da zavorra. L'operazione può essere eseguita sia dalla capsula sia dal Mission Control. Dobbiamo trovare il giusto equilibrio. Vogliamo arrivare il più in alto possibile, perché più saliamo e più possibilità avrò di superare la velocità del suono. D'altro canto, però, non possiamo sovraccaricare il pallone a elio, che nel frattempo ha raggiunto un volume di 850.000 metri cubi, il più grande con cui un uomo si sia mai alzato in volo. Le tradizionali mongolfiere ad aria calda con ottonove passeggeri hanno un volume di soli 4.000 metri cubi.

A quota 38.964,4 metri è deciso: basta così. Certo, la cifra tonda di 40 chilometri avrebbe fatto un gran bell'effetto. Joe e io attacchiamo con la *egress-check*, ovvero i controlli in uscita, l'ultimissima checklist: ancora quarantadue operazioni mi separano dal grande salto. Una dopo l'altra le eseguiamo tutte: pressurizzazione della tuta, riscaldamento massimo di mani e piedi prima di uscire nel gelo dello spazio, accensione della telecamera sulla tuta e sul *chest pack*, controllo della miriade di valvole, controllo del paracadute, abbassamento della seconda visiera in materiale oscurante per proteggere gli occhi dalle radiazioni solari eccetera.

Terminata la serie infinita di controlli, adeguo la pressione interna della capsula con quella esterna, affinché il portellone si apra. La tuta, ormai pressurizzata al massimo, limita del 50 per cento la mia capacità di movimento. Afferrare una maniglia, per quanto piccola, è una vera e propria tortura. Tuttavia, so di trovarmi molto al di sopra del cosiddetto «limite di Armstrong». Senza la tuta, nel giro di quindici secondi il sangue inizierebbe a bollire, mi ritroverei con la bava alla bocca e morirei subito.

Tutto procede come da programma. Quando Joe mi dà il segnale per l'apertura del portellone, però, quello non si muove, nonostante la spinta della depressurizzazione. Afferro la maniglia del sistema di apertura

meccanico, ma a causa della tuta ormai a pieno regime riesco a malapena a muovere le dita.

Finalmente il portello cede. Sono in un bagno di sudore. Dal bordo superiore si staccano pezzi di ghiaccio: deve essersi formato a mano a mano che prendevo quota. Attivo il *chest pack* e mi stacco dall'ossigeno di bordo. Ho un'autonomia di circa dieci minuti.

Adesso la tuta è isolata da tutti i sistemi della capsula. Con grande sforzo, spingo in avanti il sedile. Sgancio la cintura di sicurezza e, con tutta l'energia che ho, sollevo i miei centocinquanta chili di peso e mi sistemo sul margine dell'apertura, davanti al nulla così ostile per l'uomo.

Per la prima volta vedo la curvatura della Terra. Sopra di me il cielo è di un nero minaccioso, ma bello da togliere il fiato. Nei quindici secondi in cui rimango sul gradino cerco di posizionarmi in modo ottimale, ancora un paio di centimetri in avanti. Ecco, sono pronto. So che il mondo mi guarda e mi auguro che veda ciò che vedo io. «Certe volte», dico via radio, «devi salire molto in alto per accorgerti di quanto sei piccolo. *I'm going home now*.» Saluto, faccio un passo in avanti e cado.

Da questo momento non ho più il controllo di quello che accadrà. Ogni paracadutista può dominare l'elemento aria durante la caduta libera, ma qui l'aria è troppo rarefatta. Non potrò fare niente per i prossimi quaranta secondi. Posso solo aspettare, attendere in questa condizione di massima allerta e vedere che cosa succede. Poi dovrò cercare di reagire agli eventi con la massima celerità. Quali eventi? Non lo so. Non ci sono precedenti in campo supersonico. So solo che sto cadendo a una velocità impressionante e che devo stare molto attento.

Ho il vuoto intorno. Mancano punti di riferimento per capire a quale velocità sto scendendo. L'aria fa uno strano rumore. Un sibilo mai sentito prima. Forse è il casco a provocarlo. Cinque, sei, sette secondi dopo il salto sono ancora dritto, con i piedi verso il basso. Poi, lentamente, inizio a inclinarmi in avanti. L'ho già sperimentato sia nel lancio da 22.000 metri sia in quello da 30.000. So che cosa succede. È fisica. Quando il baricentro è alto, può solo spostarsi verso il basso. Non c'è altro modo. So che questa volta ci vorrà più tempo per intervenire in qualche modo sulla caduta. Nel test da 22.000 metri ci sono voluti sei secondi prima di potermi piegare in avanti. Poi giri su te stesso e cadi quasi di schiena, tanto che vedi la capsula e

il pallone in lontananza, i tuoi unici punti di riferimento. Nient'altro. Al secondo lancio da 30.000 metri i secondi sono stati quindici.

Adesso ruoto sempre più forte. Centocinquanta chili di peso di cui perdo sempre di più il controllo. Oggi sono andato 9.000 metri più in alto, quindi questa fase durerà di più. D'un tratto mi piego a sinistra e penso: *Damn*, che succede?

Inizio a girare. Cinque volte in senso orario. D'istinto porto le mani al corpo e… comincio a roteare nel senso opposto. Non provo niente, ma so di dover mantenere il sangue freddo e pensare a una soluzione.

Scatta il mio pensiero analitico. È qualcosa che negli ultimi ventisette anni mi ha sempre contraddistinto: saper mantenere la calma anche nelle situazioni più difficili e complesse. So che sto cadendo a velocità elevatissima, quindi tutto quello che farò dovrò farlo lentamente. Cerco di posizionare gambe e braccia in maniera corretta, e per questo attingo dall'esperienza acquisita sia con i lanci con il paracadute, sia con quelli liberi.

Non sono in preda al panico. Devo solo muovermi piano, altrimenti le conseguenze saranno fatali. Inoltre, so di non dover girare più rapidamente di 3,6 volte rispetto all'accelerazione terrestre. Se dovesse accadere per sei secondi di seguito, si aprirebbe il paracadute di stabilizzazione creato da Luke per prevenire il *flat spin*. In caso contrario, rischierei di perdere i sensi. Ovviamente non voglio il paracadute d'emergenza, voglio trovare la soluzione da solo. Al polso ho il misuratore di forza G. Se riesco a tenerlo ancora un po' vicino al corpo, la forza G diminuisce. È un'impresa ardua, ma è la mia unica possibilità.

Ventisette rotazioni più tardi, dopo avere analizzato e provato, riprendo il controllo del mio corpo e sono di nuovo padrone della situazione. Sto tornando a casa, ragazzi.

Anche se la visiera riprende ad appannarsi, so di essere uscito dalla zona di pericolo. Adesso in caso di necessità posso aprire il paracadute. E questo mi procura un enorme sollievo.

Non so se ho superato il muro del suono, ma la cosa più importante è sapere di essere riuscito a stabilizzarmi con le mie forze. A 1.500 metri apro il paracadute. Da protocollo avrei dovuto farlo a 5.000, ma non importa. Sono sopravvissuto, è questo che conta. Adesso mi resta solo da capire da che parte soffia il vento e atterrare in tutta sicurezza.

Nella mia lunga carriera di paracadutista e base jumper non ho mai riflettuto su come atterrare. Per me è sempre stato semplice come parcheggiare un'auto in un piazzale. Oggi, però, devo fare manovra davanti al mondo intero. Sono stressatissimo. Voglio atterrare in piedi, ma non è così semplice: sono stanco e spossato, e non riesco a capire con esattezza da che parte soffia il vento. Se arriva da dietro, potrei anche cadere a una velocità di 6 G.

L'atterraggio riesce alla perfezione, faccio due passi e sono arrivato. Sollevato, mi lascio cadere sulle ginocchia. Nei dieci secondi successivi non so ancora se sono riuscito a volare a velocità supersonica, ma non m'importa. Sono contento di essere a casa e di non avere fallito in diretta mondiale davanti ad amici e parenti. E soprattutto, di non essere morto sotto i loro occhi.

L'elicottero sta già arrivando. Mike mi raggiunge. È felice come un bambino, ed è bellissimo rivederlo. Bellissimo poterlo guardare di nuovo negli occhi! «Felix!» esclama. «Ce l'hai fatta! Ci sei riuscito!» Me ne rendo conto soltanto adesso.

Mike mi sgancia il casco e stacca i cavi. È raggiante. Un attimo dopo si avvicina Colin con tutta la troupe e mi fa la prima domanda. Non ricordo nemmeno che cosa mi ha chiesto. Sono circondato di gente, tutti quelli che hanno seguito il lancio. Mi raccontano di avere sentito il bang supersonico. «Non ci credo! Ve lo siete immaginato!» Altri me lo confermano, ma in questo momento non m'importa granché.

L'elicottero mi riporta al Mission Control. Grazie al cielo è quello giusto, non l'elisoccorso. Già in occasione del primo e del secondo volo mi ero goduto parecchio il tragitto in elicottero, a 150 metri sul deserto e con la tuta ancora addosso. Una sensazione favolosa. Pensavo: Prova superata! Per un mese posso stare tranquillo. Il volo di rientro alla base è sempre stato come un premio. Mi piace spostarmi in elicottero. Te ne stai seduto lì, libero e rilassato, sei vivo e hai superato il test. Alla seconda prova dici: «*Cool*, si riparte!» Negli ultimi due minuti di volo, che dura mezzora, vedi il Mission Control, fai un giro intorno alla torre di controllo e saluti i ragazzi che ti guardano da sotto. Sono momenti indimenticabili.

È lo stesso anche dopo il grande salto. Davanti c'è il pilota, Aaron Fitzgerald. Dietro di me, Mike e un fotografo ungherese. Adesso è tutto chiaro: è finita. Ce l'abbiamo fatta. Felix si è lanciato ed è vivo, e molto probabilmente ha superato il muro del suono. Provo un enorme senso di soddisfazione. È un piacere essere sull'elicottero e pensare che tra un attimo vedrò mio padre, mia madre, mio fratello, Nicole, gli amici e il team al gran completo. Ci siamo salutati cinque ore fa, quando tutto era ancora un enorme punto interrogativo. Ma ora… ora sono felice perché sono sopravvissuto e ho completato la missione.

Sono così contento di essere sull'elicottero che per la prima volta ho le lacrime agli occhi. Non ho mai pianto, se non quella volta all'aeroporto, quando ero oppresso dai miei problemi con la tuta. Invece oggi mi lascio andare. È tutto passato. Il cancello della prigione si è aperto. Sono fuori, libero di fare quello che mi pare.

Voliamo in direzione Mission Control. Un giro intorno alla torre di controllo, i saluti, la gente affacciata ai balconi, le antenne satellitari. E le telecamere puntate su di me. Mi piacerebbe poter vedere ogni cosa al rallentatore: l'attimo in cui mia madre e Nicole mi buttano le braccia al collo e tutti sono immensamente felici. Un momento così non si ripeterà. Non compirò mai più un'impresa così titanica, quindi devo assorbire ogni secondo di questa esperienza, devo farlo mio, e dimenticare le avversità e i problemi degli ultimi cinque anni.

Abbraccio Joe, mio padre, mia madre, Nicole e tutti gli altri. Che meraviglia! Non riesco a credere ai miei occhi, e soprattutto alla reazione di mio padre. Credo che non abbia mai vissuto un'esperienza del genere in vita sua. Di solito non lascia trasparire le proprie emozioni, e l'unica volta in cui l'ho visto così commosso è stato alla morte di suo padre. «Il record è tuo», mi dice Joe, ma da parte mia so che sarà sempre su di lui, su questo grande vecchio, che farò brillare la luce del mio successo.

Uno dei momenti più belli è quando raggiungo il caravan che ho lasciato sei ore prima. La sensazione che provo all'idea di togliere la tuta per sempre è indescrivibile. Sono di nuovo con Mike. Voglio celebrare questo momento sfilando la tuta un pezzo dopo l'altro. Voglio tornare a essere un uomo normale. Aprire ancora una volta la cerniera lampo, togliere i guanti e l'altimetro. Ecco. Finito. Il lungo viaggio si conclude. Anche se sono riuscito

a dominarla, questa tuta non l'ho mai considerata un'amica. La sfilo e mi sento al settimo cielo. È il momento più bello.

Seguono conferenze stampa e lunghissime interviste. Le ho sempre affrontate senza problemi, ma in questi momenti preferirei stare con la famiglia e gli amici. Dopo l'appuntamento con i media, riunisco intorno a me i collaboratori più stretti: «Andiamo tutti da Starbucks!» È lì che abbiamo trascorso insieme molte ore. Era il nostro ritrovo.

Seduto nel locale, ripenso a quello che è successo oggi, e lo rivedo sotto un'altra prospettiva. Non penso più a domani, a dopodomani o alla settimana prossima. Gli abitanti di Roswell ci riconoscono e si congratulano con me. Persino un poliziotto mi dice: «Ehi, Felix. Ti ho visto in televisione!» Su una lavagna qualcuno ha scritto: CONGRATULATIONS, FELIX! YOU DID IT! Ordino un caffè freddo con panna, in tazza grande. Ne bevo un paio con gli amici. Che sensazione meravigliosa potersi rilassare senza pensare a niente.

Alle otto si festeggia con tutta la squadra al *Cattle Baron*. Ci andavo spesso a mangiare il salmone su un letto di riso. Lo ordinavo tutti i giorni perché lo digerivo bene e non mi procurava problemi di stomaco. Se lo prendessi anche oggi, però, avrei l'impressione di essere tornato in galera. Ormai quel sapore mi ricorda un momento preciso.

Durante la cena Joe tiene un gran bel discorso. È un ottimo oratore, va dritto al cuore delle cose ed è sincero. È sempre rimasto un tipo alla mano. Non tutti quelli capaci e famosi come lui ci riescono. Pochi nel team hanno il suo senso dell'umorismo e l'umanità che ha lui. La maggior parte degli uomini della squadra, infatti, proviene da un ambiente militare che li ha resi duri e controllati. Dopo Joe tocca al sindaco di Roswell, che parla almeno mezzora e nomina Joe e il sottoscritto cittadini onorari! Ci consegna le chiavi della città e fa un annuncio: ogni anno, il 14 ottobre, a Roswell si celebrerà la nostra impresa. Grazie a Joe e a me il 14 ottobre sarà festa cittadina! Firmo autografi e mi faccio immortalare con il team fino alle due del mattino, ma senza riuscire a godermi davvero la serata. Vorrei starmene seduto in un angolo con i miei amici e dire: «Ragazzi, è finita». Invece no. Mi è molto dispiaciuto non essere riuscito ad assaporare fino in fondo questi momenti.

La festa finisce, la comitiva si scioglie, ma so che non riuscirò a dormire. È come se temessi di perdermi qualcosa. Sono ancora carico come una molla. Sono finalmente libero. «Ora che si fa, ragazzi?» Alle cinque vado ancora una volta al Mission Control insieme con Helmut Wahl. Voglio sedermi lì e guardare il deserto. Ieri a quest'ora era tutto un viavai di gente. Adesso regna la pace assoluta. Non c'è nessuno. Niente. Neppure la capsula. Sono andati tutti a dormire. Un giorno, chissà, torneremo a Roswell, ma il Mission Control non ci sarà più. Al suo posto, solo sabbia.

Davanti ai nostri occhi, il cielo schiarisce lentamente. Come il giorno prima. Solo che ieri ho visto l'alba attraverso un oblò del mio caravan, con il casco in testa e ignaro di come sarebbe andata la giornata. Che differenza: per la prima volta da anni sento su di me i raggi caldi del sole senza quel senso di oppressione!

Inizia un nuovo giorno. Ieri a quest'ora speravo che tutto andasse bene. Oggi mi volto a guardare indietro, ma solo per vedere quanta strada sono riuscito a fare. Abbiamo dimostrato al mondo che siamo stati capaci di fare quello che per tanto tempo era stato ritenuto impossibile.

Dopo l'atterraggio il pallone aerostatico era stato recuperato insieme con la capsula. Adesso si trovava su un camion, come un gigante abbattuto. Non l'avevo mai visto in quel modo. Il giorno prima questo fragilissimo oggetto era stato la cosa più importante della missione. Dipendeva tutto da quell'enorme pezzo di nylon. Sono salito sul camion e ho detto: «Grazie». Poi ne ho tagliato un lembo per portarmelo a casa.

Il silenzio seguito alle ore di trambusto dopo il lancio è stato molto importante per me. Mi sono potuto confrontare in tutta tranquillità con Helmut e Mike, il mio performance coach, e ho potuto farlo con un certo distacco. Ci siamo seduti insieme e abbiamo letteralmente respirato il successo della missione. Non era una cosa che potevo fare con chiunque, neppure con la mia compagna, perché lei non aveva condiviso con me tutti i momenti critici. Era importante rielaborare le tappe di quell'impresa unica e straordinaria con chi l'aveva vissuta al mio fianco.

Tuttavia, non era mia intenzione esagerare con le analisi. Ci chiediamo sempre se la strada imboccata sia quella giusta o quella sbagliata: Come sarebbe stato se invece di girare a sinistra fossi andato a destra? La risposta è

una sola: non importa la direzione che si prende, l'essere umano riesce a trasformare la via intrapresa nel giusto cammino. Se decido di andare a sinistra, cercherò sempre di trarre il meglio dalla situazione. E se decido per la direzione opposta, mi comporterò allo stesso modo. Di conseguenza, la strada imboccata sarà sempre quella giusta. A patto di investire tutte le proprie energie.

Da ragazzo volevo fare il poliziotto, ma sono arrivato undicesimo in graduatoria, e ne prendevano solo dieci. Così ho deciso di arruolarmi nell'esercito. Qualche tempo dopo, però, sono stato convocato dalla polizia: «Signor Baumgartner, può fare parte del nostro corpo, se vuole». Io però avevo già firmato per entrare nell'esercito. Forse oggi sarei potuto essere un bravo poliziotto o un comandante in capo dell'esercito austriaco, invece sono un paracadutista di successo. È andata così.

L'avventura è finita, iniziano i saluti. Nicole deve rientrare perché ha terminato le ferie. Saluto anche i miei genitori: «Ci vediamo tra qualche giorno a Salisburgo per la festa di bentornato». A mezzogiorno ho un incontro in grande stile con i media: ottanta giornalisti da tutto il mondo, trasmissione in diretta via satellite. Il solito, insomma. Sto facendo colazione in albergo con la famiglia e gli amici, e penso: Sono le dieci e mezzo. Alle dodici sarò di nuovo davanti a un pubblico internazionale, esattamente come ieri. Non è cambiato niente. È arrivato anche il mio ultimo giorno: intervista conclusiva con la BBC e poi via, si torna a casa.

Da dopo il lancio non ho ancora avuto il tempo di essere soltanto un uomo, senza telecamere puntate addosso e senza dover parlare della missione. Non ho ancora potuto godere di un attimo di pace con il mio entourage. Al che mi viene un'idea e mando un SMS alla mia assistente, Lisa Fürst: «Alle undici tutti davanti all'hotel. Ci stipiamo nel tuo minivan, partiamo per Albuquerque e passiamo un bel pomeriggio insieme!» Scrivo anche a Helmut: «Per favore, disdici l'incontro con la stampa. Oggi è il mio ultimo giorno qui e i ragazzi non sono ancora andati via. Questo momento non si ripeterà mai più».

La risposta di Helmut arriva dieci minuti dopo. «Impossibile! Ci sono quattro satelliti prenotati! Sai quanto costano? E gli ottanta giornalisti? Che scusa m'invento?» Lo chiamo: «Semplice. Abbiamo un sacco di gente che potrebbe raccontare un mucchio di cose interessanti: Art, Joe, Don, il nostro meteorologo. Gli argomenti non mancano di sicuro. Sarebbe fantastico se

almeno una volta a parlare fosse il team». I giornalisti ci sono rimasti malissimo. E chi se ne frega! Quel pomeriggio, quindi, sono andato a divertirmi con i ragazzi. Perché questa è la mia vita, la mia storia.

Due mesi dopo il lancio di Stratos sono tornato nel deserto per un reportage fotografico con tanto di tuta pressurizzata per celebrare i centoventicinque anni di *National Geographic*. C'era anche Mike Todd. Il compito di farmi indossare l'odiatissima tuta è sempre stato suo. Non ci vedevamo dalla fine dell'impresa. Il giorno prima c'eravamo sentiti per telefono. «Credevo di non incontrarti più», mi ha detto.

Quando l'ho visto, in mezzo al deserto, non credevo ai miei occhi. Non solo aveva acceso un fumogeno perché temeva che in tutta quella desolazione non vedessimo il suo mastodontico caravan, ma aveva anche preparato tre bottiglie d'acqua con cannuccia per il casco. Come se non bastasse, si era portato ogni singolo indumento provato nel corso del progetto. Uno mi andava troppo stretto, l'altro troppo largo, in uno sudavo di più, in un altro di meno. Aveva con sé tutte le varianti, ovviamente lavate e in ordine. Insomma, era di nuovo in modalità missione, come se dovessimo fare di nuovo il lancio.

Siamo di nuovo qui nel deserto, a quanto pare, e Mike mi aiuta a entrare in quell'aggeggio che detesto con tutto il cuore. S'inginocchia davanti a me, sghignazzo e gli chiedo: «Ti ricordi ancora come si fa?» Lui ride. Ogni pezzo va subito al posto giusto, naturalmente. È bello sentire ancora una volta l'odore della tuta, rimettersi il casco e pensare: Ormai ce l'ho fatta. Non devo più salire lassù. È una sensazione fantastica, un momento di grande soddisfazione, l'unico mai provato dentro la tuta, che attualmente è conservata in una camera blindata, dietro porte d'acciaio impenetrabili. E là deve stare!

La mia strada, i miei sogni, il mio futuro

Da quel fatidico 14 ottobre 2012 non mi sono fermato un secondo. Ho dodicimila e-mail in attesa di essere lette, e almeno altrettante richieste arrivate attraverso altri canali da ogni parte del mondo: una signora che ha perso la casa, un bambino che ha bisogno di un rene, un soldato dell'Air Force a cui consegnare un'onorificenza o la richiesta di partecipazione a una tavola rotonda sullo sviluppo della personalità nei giovani. A questo proposito ho qualcosa da dire.

Oggi i ragazzi, pur avendo ampio accesso all'istruzione, non imparano a interagire con la società e con il prossimo, trascurando così l'aspetto sociale della loro esistenza. Le relazioni amorose iniziano e finiscono via SMS, e molti stanno ore seduti davanti al computer, vivendo quasi esclusivamente esperienze virtuali. Mi duole ammetterlo, ma temo che gran parte dei nostri giovani stia precipitando nell'abisso a velocità supersonica.

L'aspetto positivo della mia notorietà è che tutto quello che dico o faccio esercita una certa influenza, e le opinioni che esprimo godono di una considerazione maggiore rispetto al passato. Non fai in tempo a diventare un campione olimpico che subito sei un personaggio. E a questo punto scatta la curiosità collettiva: Che cosa fa? Che cosa pensa? Personalmente, sono molto interessato alle problematiche giovanili, e in particolare alle loro prospettive future. I figli sono il nostro avvenire, ma un avvenire di che genere? Per molti, la classe politica è corrotta. L'euro sta precipitando. Cercarsi un lavoro? E perché? Che senso ha? È questa l'opinione più diffusa. Sarebbe bene, alla luce dei fatti, che ci fossero più persone in grado di restituire un po' di entusiasmo alle nuove generazioni. Attualmente,

purtroppo, di queste persone non se ne vedono, specie nella classe politica. Largo agli sportivi, dunque, e a tutti quelli capaci di risollevare la situazione!

Grazie alla visibilità di Stratos, moltissimi bambini mi hanno sommerso di lettere e disegni. Qualcosa si è mosso, è evidente. Il progetto ha innescato una reazione, ha ispirato e motivato le persone. Magari, chissà, si potrebbe sfruttare la forza scaturita dalle immagini della mia impresa e le impressioni che ha suscitato e dire: «Sì, anche tu puoi raggiungere traguardi come questi. Non è necessario fare un volo supersonico. Basta solo che ti impegni a fondo nel tuo lavoro! Non mollare mai, e non dare retta a chi ti scoraggia. Se lo vuoi davvero, il traguardo ti aspetta!» Da piccolo mi arrampicavo sugli alberi e sognavo di saltare dai rami, e alla fine quei 3 metri sono diventati 39.000.

Oggi nessuno è ancora in grado di valutare l'effetto che il mio lancio dallo spazio potrà avere sul modo di pensare dei giovani. Forse nei prossimi anni ci saranno astronauti e ricercatori spaziali che racconteranno ai loro figli: «Avevo dieci anni ai tempi di Stratos, e ho seguito il lancio con il naso incollato al televisore. È per questo che sono diventato un ricercatore spaziale». E forse sarà proprio quello stesso ricercatore a fare scoperte pionieristiche. Probabilmente, converrà riparlare della mia impresa tra dieci o magari quindici anni, quando i suoi effetti saranno più evidenti. A ogni modo, non abbiamo fatto niente di dannoso, né sperperato soldi pubblici. Abbiamo lavorato per la scienza e sviluppato strumenti di sicurezza che in futuro verranno usati nei viaggi spaziali. Questo è sicuro. La NASA è particolarmente interessata ai dati acquisiti nell'ambito del nostro progetto, poiché potrà utilizzarli per i prossimi voli spaziali con equipaggio umano. Quanto all'opinione pubblica, abbiamo regalato al mondo momenti indimenticabili che hanno permesso alle persone di accantonare temporaneamente i problemi e le preoccupazioni.

Attualmente vivo in Svizzera, sul Lago di Costanza. La mia casa è a pochi metri dall'acqua, in un tranquillo paese di nome Arbon, la città degli ampi orizzonti. Pur amandola infinitamente, ho dovuto dire addio all'Austria. Perché? Semplice: a causa del mio senso di giustizia e di un funzionario dell'agenzia delle entrate che tempo fa non mi ha riconosciuto come sportivo. Questa la sua lapidaria motivazione: «Saltare giù dai ponti non rientra in alcuna categoria agonistica».

Dagli anni Settanta in Austria esiste il cosiddetto «patentino per gli sciatori professionisti», che in seguito è stato esteso anche a tutte le altre

attività sportive. La normativa che regola il possesso di tale patentino prevede la tassazione di un terzo degli introiti dell'atleta. Davvero un bel colpo per noi! Non voglio e non posso giudicare l'equanimità di una simile norma che ormai esiste, e che comprende anche gli assegni famigliari o la possibilità di usufruire di un contributo statale per l'acquisto della propria casa. Il patentino sportivo, dunque, regola l'imposizione fiscale degli atleti, e va benissimo. Secondo l'agenzia delle entrate, però, io non avrei i requisiti per ottenerlo, perché i record stabiliti a livello mondiale con i miei lanci con il paracadute non sono inquadrabili in nessuna competizione o torneo. Paradossalmente, invece, se un calciatore sta in panchina tutto l'anno è come se avesse giocato ogni partita.

Allora mi sono rivolto alla BSO, la federazione sportiva austriaca, la quale mi ha rilasciato una pila di attestazioni che mettevano il concetto di sport e di agone sullo stesso piano. Le carte, quindi, mi davano ragione, ma non l'agenzia delle entrate! Qualche settimana dopo il disconoscimento retroattivo del mio status di atleta professionista mi è stata pignorata la casa che avevo ristrutturato con tanto amore insieme con mio padre. Un vero e proprio gesto arbitrario, nonché un duro schiaffo in faccia a uno sportivo che ha promosso l'Austria in tutto il mondo.

Per fortuna, un segretario di Stato per le Finanze, dopo avere studiato la mia situazione, mi ha aiutato a riavere la casa liberandola dai vincoli. Nel frattempo, però, ho imparato la lezione. Certezza del diritto in Austria? Negativo!

Quando ho chiesto al funzionario dell'agenzia delle entrate perché per anni ero stato libero di esercitare la professione di atleta, lui ha replicato di avere puntualmente fatto presente al mio commercialista la posizione in cui mi trovavo, ma senza alcun successo. Documentazioni scritte? No. Del resto, come poteva essere diversamente?

Stanco di questi problemi con l'erario, sono stato costretto a scegliere tra voltare le spalle alla mia terra, che tanto mi aveva dato, o salvaguardare il mio futuro economico. Ho preferito assicurarmi un avvenire in Svizzera, dove esiste, come in Austria, la tassazione forfettaria degli sportivi, ma con una differenza sostanziale: è tutto scritto nero su bianco! Sono convinto che la mia sia stata una scelta giusta e comprensibile.

La Svizzera è un Paese che amo e stimo profondamente, e che sotto molti aspetti assomiglia all'Austria. La gente è piacevole, rispettosa e amante della

natura. Mi trovo bene e non ho mai rimpianto la decisione che sono stato costretto a prendere.

Il giorno del lancio Norbert Darabos, ministro austriaco della Difesa e dello Sport, ha dichiarato: «Con il salto di oggi Felix Baumgartner ha affascinato milioni di persone. La sua impresa ha richiesto determinazione, costanza e coraggio inauditi. È un idolo mondiale. La sua opera, emozionante e riconosciuta in tutto il mondo, ha riempito d'orgoglio il cuore di ogni austriaco. Il progetto Stratos non è stato solo un importante esperimento scientifico, ma un'ineguagliabile performance sportiva».

È bello essere un atleta che il mondo ammira e premia, com'è accaduto nel marzo 2013 a Rio, quando mi hanno assegnato il Laureus World Sports Award, la più alta onorificenza cui uno sportivo possa ambire. Per il mondo intero è questo che sono, uno sportivo, ma non per l'agenzia delle entrate austriaca.

Una volta un amico psicologo mi ha spiegato che l'essere umano possiede un elevato senso d'indignazione che deve essere messo a tacere. Ecco perché una delle nostre attività preferite è arrabbiarci. Se alla sera ciascuno di noi riflettesse sulle cose positive accadute durante la giornata e il mattino dopo le ricordasse, sarebbe tutto molto più semplice.

Lo stesso psicologo, però, ha anche aggiunto che per compensare un evento negativo ce ne vogliono almeno cinque positivi. Per riuscire a invertire il rapporto è necessaria una certa disciplina, ma alla fine, dopo un po' di pratica, ci si rende conto di vivere meglio.

Spesso m'interrogo sullo stile di vita che conducono le famiglie di oggi. Recentemente ho incontrato una coppia di amici sulle piste da sci. Tutti contenti mi hanno raccontato che i figli prendevano lezioni da un maestro per l'intera settimana, e che loro ne avrebbero approfittato per godersi le proprie discese in santa pace. Al che ho subito pensato che fosse un peccato perdersi il momento in cui, per la prima volta, tuo figlio riesce a fare una cinquantina di metri senza cadere! Sono esperienze indimenticabili di cui tra vent'anni suo padre potrà dire: «Ricordo ancora quando stavi imparando a sciare. Che disastro. Alla fine, però, ce l'abbiamo fatta!» Sì, devono essere momenti bellissimi. E invece che cosa facciamo? Iscriviamo i ragazzi a una settimana di corso, poi la sera li lasciamo con una baby sitter e andiamo a

divertirci. Davvero una bella famiglia, non c'è che dire! E poi si vieta a una coppia di gay o di lesbiche di adottare un bambino in nome del concetto di famiglia!

I bambini sono sempre stati un argomento importante per me. Riesco a comunicare bene con loro, credo mi vedano come una persona affidabile. Mi dispiacerebbe non averne, ed è per questo che spesso guardo ai miei nonni materni come a un esempio. Hanno tredici figli, e ciascuno di loro ne ha avuti da due a cinque. Durante le riunioni di famiglia li osservo e penso: L'unione di due persone ha dato vita ad altre persone, le quali un giorno faranno la loro parte.

Finora ho sempre anteposto la mia carriera ai figli. Naturalmente, bisogna incontrare la donna giusta per mettere su famiglia, quella che pensi possa essere una buona madre. Ho avuto molte compagne che andavano bene per me, ma non riuscivo a vederne nessuna come madre dei miei figli. Circa sei mesi prima del lancio ho affrontato l'argomento con Nicole. «Vorresti avere dei bambini?» le ho chiesto. E lei: «Sì. Prima però fai questo salto, poi ne riparliamo».

Se fossi morto durante l'impresa, non avrei potuto raccontarla a un figlio e sarebbe stato un vero peccato. Se adesso diventassi padre direi: «Sono contento, perché ora ho il tempo e la maturità necessari per svolgere questo ruolo». Non è forse vero che i padri in età avanzata sono migliori perché hanno più tempo da dedicare? Da giovane sei concentrato sulla carriera e non puoi essere presente come vorresti. Il tempo è qualità.

Dopo il progetto Stratos ho ridefinito i miei obiettivi. Sono sempre stato un tipo organizzato, da questo punto di vista. Nel 2007, quando ho cominciato a lavorare per questa avventura, ho abbandonato il base jumping, e l'ho fatto senza versare troppe lacrime. Adesso, però, devo proseguire il mio cammino. Non posso metterci un punto e semplicemente smettere. Nella mia vita ho sempre avuto un obiettivo, nonché un piano per raggiungerlo. Volevo regalare al mondo qualcosa che parlasse di me, qualcosa che gli altri potessero ricordare in futuro, e ce l'ho fatta. Dal punto di vista sportivo i miei sogni si sono realizzati. Non ho più traguardi da raggiungere, in questo campo. È un capitolo chiuso.

Adesso ho un'età e una posizione. È arrivato il momento di trarre il meglio dal nome che sono riuscito a costruirmi e dall'attenzione che ho attirato su di me grazie allo sport. Posso essere un modello, ma anche uno

che mette le cose in discussione. Come Ayrton Senna, il campione mondiale brasiliano di Formula 1, che era un uomo moralmente impegnato, un vero eroe, non un burattino.

Da parte mia, sono un fanatico della giustizia. È sempre stata la virtù più importante della mia vita, ed è qualcosa che mi sta a cuore. È anche per questo che ho accettato con orgoglio la carica di ambasciatore delle Nazioni Unite nel mondo.

Un altro pilastro della mia vita è il volo in elicottero. Voglio migliorare le mie capacità di pilota e fare parte di un team per le emergenze e per lo spegnimento degli incendi. È questo il mio prossimo obiettivo, il mio futuro.

Naturalmente, non smetterò di lanciarmi con il paracadute. L'ultimo dell'anno mi riunisco sempre con i vecchi amici del club. Ci lanciamo insieme dal 1986. Il 31 dicembre noleggiamo un piccolo velivolo, saltiamo da 4.000 metri in caduta libera e atterriamo proprio davanti al ristorante in cui mangiamo, fumiamo e ci rallegriamo di essere ancora vivi.

Farò sempre due o tre lanci da solo, così, per divertirmi un po'. E continuerò ad andare a Mondsee, come ho fatto in passato, per lanciarmi dal Monte Drachenwand. Lo farò d'inverno, con gli scarponi da neve e poi giù con il paracadute. Solo per me, per ritrovarmi e assaporare di nuovo la mia passione. Come nel sogno della mia vita, nel quale corro lungo una strada, faccio due o tre passi, mi sollevo e prendo il volo. Così. Semplicemente.

Sarebbe davvero un bel finale. Ma c'è un sogno ricorrente che ho fatto fino a poco tempo fa, e che vorrei condividere con voi. Le due galere della mia vita sono state l'apprendistato da meccanico e la tuta pressurizzata. Per un anno ho lavorato in una fabbrica dove svolgevo un lavoro seriale. Nei primi dodici mesi facevi il garzone e usavi solo il trapano, l'anno dopo solo il tornio e il terzo la fresa. Facevo migliaia di fori a settimana. Una noia mortale. Soffrivo molto. Me ne volevo andare e dicevo a mio padre: «Questo non sono io. Non ce la faccio». Un anno dopo l'ho convinto e ha firmato i documenti per la mia «liberazione», perché allora era obbligatorio avere il consenso dei genitori. Poi sono andato a lavorare in un'azienda più piccola, e quella è stata l'unica volta in vita mia in cui non sono stato all'altezza della situazione. Prima di allora mi ero sempre fatto valere, guadagnandomi una

posizione di tutto rispetto in pochi mesi. In quell'azienda, però le cose erano cominciate sotto una cattiva stella, e mi sono successe cose indescrivibili.

Arrivare sul posto di lavoro era già di per sé un incubo: quindici chilometri in bici tutti i santi giorni, sotto la pioggia o con la neve. Ero sul posto alle sette e cinque, completamente zuppo: un'altra giornata che iniziava nel modo peggiore… Tre anni e mezzo di orrore. E anche molti anni dopo, fino a poco prima del progetto Stratos, di notte sognavo di andare a lavorare lì due volte a settimana. Ero già Felix Baumgartner, il paracadutista di successo, ma due volte a settimana dovevo andare a lavorare in quel posto! E come nel passato reale, combinavo solo guai. Mi dicevo: Perché continuo con questa merda? I soldi non mi mancano, non ho più bisogno di venire qui. Sì, ora vado dal capo e mi licenzio. La settimana prossima lo faccio. E a quanto pare ho rimandato per ventidue anni, per paura o per pigrizia.

Poco prima del salto dalla capsula mi sono «licenziato», e da allora il sogno è svanito. Forse non sono riuscito a farlo prima perché qualcosa, nel subconscio, me lo impediva. Un compito ancora da svolgere, un lavoro da portare a termine. Probabilmente, dovevo prima liberarmi di questa zavorra per potermi lanciare dallo spazio: Ragazzo mio, devi sciogliere il nodo, altrimenti non ti potrai buttare, mi dicevo. Una storia davvero interessante.

Le battaglie perse sono un boomerang che torna sempre indietro. Le sconfitte subite devono essere elaborate e archiviate. Solo allora si torna a essere liberi. La mente è un sistema complesso e il cervello umano è ancora il più grande mistero del mondo. È da lì che scaturisce ogni cosa, sogni, lacrime e trionfi.

Predrag Vučković/Red Bull Content Pool

«Chi può dire cos'altro
gli salterà in mente!»
Eva Baumgartner parla a Thomas
Becker di suo figlio Felix

SIGNORA Baumgartner, abbiamo appena visto una foto di Felix da piccolo. È su un albero e tocca appena con i piedi il ramo che lo sostiene. Sembra che stia per fare il suo primo salto. Com'era suo figlio da bambino?

Felix è sempre stato un ragazzino curioso. Era un chiacchierone. Quando tornava da scuola parlava in continuazione per tutta la giornata. Veloce, velocissimo. La maggior parte della gente non lo capiva. Mia cognata diceva sempre: «Felix parla talmente in fretta che non lo capisco». Si è calmato un po' solo verso i trentacinque anni.

Era così anche suo fratello Gerald?

Sì, pure lui. Ma il più chiacchierone è sempre stato Felix. Ci siamo accorti fin da subito che era bravo negli sport. Gli piacevano tutti, soprattutto lo sci e il judo. La sua prima bici è stata una BMX. Ha imparato prestissimo ad andarci, e dopo un po' ha imparato a stare in bilico sulla ruota posteriore. Un pazzo scatenato. Eravamo affascinati dalle sue abilità. Ce l'ha ancora quella vecchia bici, guai a chi gliela tocca. L'aveva comprata risparmiando sulla paghetta. Suo padre non doveva sapere che gli era costata cara. A vent'anni ha iniziato a fare motocross. Sono stata io a prestargli i soldi. Nel giro di sei mesi mi ha restituito tutto, fino all'ultimo centesimo, risparmiando fino all'osso. Anche quando usciva con gli amici a ballare o a fare un giro stava attento a non spendere troppo. In discoteca beveva un bicchiere di latte e basta. Per tutta la sera solo un bicchiere di latte!

Niente alcol?

Niente. Naturalmente, dopo un po' tutti lo prendevano in giro e gli davano della femminuccia, ma a lui non importava granché. Ancora oggi adora il latte.

Quando si è accorta che l'aria era «il suo elemento», come dice lui stesso?

Gli è sempre piaciuto arrampicarsi sugli alberi, come a tanti altri bambini, del resto. Un giorno, però, con un amico ha scalato la fortezza di Hohensalzburg, a Salisburgo, e una volta sul muro di cinta più alto si sono fumati una sigaretta. Non ne sapevo niente. Solo qualche anno più tardi mi ha mostrato una foto scattata quel giorno.

E da quel momento è stato sempre un crescendo?

Sì. Era estate, e in quel periodo lui e suo fratello hanno scoperto che la piscina di Leopoldskron aveva la piattaforma per i tuffi da 10 metri. Felix non si limitava a saltare e basta. Ha iniziato a esercitarsi nei tuffi. D'inverno, invece, andavano a sciare insieme. A modo loro, s'intende. Felix in moto, davanti, e Gerald agganciato dietro con gli sci ai piedi. Una vera coppia di scatenati!

Adrenalina pura fin dall'inizio, dunque!

Esatto. Felix non aveva paura di niente. Se si faceva male non era certo un dramma. Non gli importava. Aspettava che tutto passasse e basta. Una sua compagna di scuola mi telefonava spesso: «Felix si è ferito, sanguina. Che faccio?» E io: «Non è niente, mandalo a casa. Si rimetterà». Vengo da una famiglia con tredici figli, di cui sette maschi. Succedeva sempre qualcosa, ma non se ne faceva mai una tragedia. Se la testa era tutta intera, inutile stare lì a tirarla per le lunghe.

Come l'ha presa quando a sedici anni Felix ha cominciato a lanciarsi con il paracadute? Era preoccupata?

No, non particolarmente, perché sapevo che era nelle mani di Roland Rettenbacher, il marito di una mia amica, un uomo molto esperto nel settore. Felix è stato accolto subito benissimo dalla squadra. Si divertivano sempre un sacco con le loro sparate.

Che cosa?

Sparate, sì. Smargiassate. Ero contenta che fosse in un gruppo in cui tutti si aiutavano a vicenda. Partivano sempre insieme per andare alle gare. Poi Felix ha cominciato con il base jumping, e lì era da solo.

Che cosa ha provato quando suo figlio ha iniziato con questo sport estremamente pericoloso?

Quando ci ha detto che voleva imparare il base jumping non eravamo certo al settimo cielo. Aveva visto la foto di un uomo che nel 1984 si era lanciato dalla torre olimpica di Monaco, è nato tutto da lì. «Prima il paracadutismo e ora anche questo?» gli dissi. «Sì», mi rispose, nient'altro. Voleva vedere com'era. Quando Felix si mette una cosa in testa è difficile dissuaderlo… Va dritto per la sua strada. Avevo molta paura, perché nel base jumping non c'è il paracadute d'emergenza.

Sapeva quando e dove andava a fare i lanci?

Sì. Mi diceva sempre dov'era e da quale ponte saltava. Però immagino di non avere sempre saputo da che altezza si lanciasse davvero.

È più tranquilla adesso che, dopo il progetto Stratos, ha superato la fase più pericolosa della sua carriera?

Non lo so. Sentirmi più tranquilla? Chi può dire cos'altro gli salterà in mente! Dopo tutti questi anni di brividi… Ammetto, però, che ha sempre cercato di rassicurarmi. Adesso ha un altro genere di eccitazione, per esempio quando deve tenere un discorso o ritirare un premio. Anche perché uguagliare il lancio di Stratos è impossibile.

Come ha vissuto questo crescendo di imprese? Il più alto edificio del mondo, la statua del Cristo a Rio, il lancio dai confini dello spazio…

Il primo grande evento che ho vissuto con consapevolezza è stato quello di Kuala Lumpur. È stato un momento molto coinvolgente sia dal punto di vista emotivo, sia in termini di stress. Lanciarsi da lassù è stata una cosa pazzesca.

È stato allora che ve ne ha parlato per la prima volta?

Sì, direi di sì. Sapevamo che non si sarebbe fermato lì. Devo dire, però, di avere sempre avuto un buon presentimento per ogni suo progetto. E il mio intuito non ha mai sbagliato. Dopo ogni salto, infatti, Felix mi telefonava immediatamente: «Mamma, ce l'ho fatta. È andata bene».

Ricorda che reazione ha avuto quando le ha raccontato per la prima volta del progetto Stratos?

No, non proprio. Però ricordo il giorno in cui ci ha mostrato le foto dei preparativi. Ho pensato: Ecco, la prossima cosa che farà sarà diventare astronauta. Poi ho parlato con mio marito. «Sarei dovuta intervenire molto prima», gli ho detto. Felix è sempre stato ambizioso, e ha sempre avuto una disciplina ferrea, anche nei momenti difficili.

Le ha detto della sua profonda crisi personale, quando ha interrotto la missione?

In quell'occasione mi ha chiamato Nicole, la fidanzata di Felix. Mi ha detto che era seduto all'aeroporto di Los Angeles e che qualcosa non andava. Gli ho telefonato e ho capito che stava piangendo. «Felix», gli ho detto, «molla tutto. Tranquillizzati un po' e poi prendi il prossimo aereo per tornare a casa.» Ma credo che non si sarebbe dato pace, se non avesse portato a termine il progetto.

Era mai stata presente prima a uno dei suoi lanci?

No, mai. Non si era mai parlato della nostra partenza in quelle occasioni. Solo per il progetto Stratos abbiamo deciso di raggiungerlo, quando ogni cosa fosse stata pronta. Credo che averci avuti tutti lì sia stato di grande aiuto per lui. Abbiamo vissuto un'avventura fantastica, anche se la tensione era alle stelle. *Il lancio sarà oggi o domani?* Affascinante. La gente che abbiamo conosciuto, il team, è stato bellissimo. L'atmosfera era così amichevole. Non conosco una parola d'inglese, ma sono stata accolta nel migliore dei modi, con il cuore, e questo mi ha fatto subito sentire a mio agio. Felix, scherzando, mi ha suggerito di rispondere alle domande che mi avrebbero fatto su di lui con una frase soltanto: «*I'm proud of my son*». A qualunque domanda! Sarebbe sempre stata la risposta giusta, mi ha detto.

Che cosa ha provato il 14 ottobre 2012, quando la missione ha preso ufficialmente il via?

È stato pazzesco. Avrei voluto piangere fin da quando l'ho visto entrare nella capsula. Le ore successive sono letteralmente volate. Non avrei mai immaginato che il tempo potesse passare così in fretta.

L'aveva visto ancora, prima della partenza?

Sì, la sera prima. Non abbiamo parlato molto del lancio. Ci siamo seduti vicino, semplicemente. È stato bello. Felix era rilassato e soddisfatto, come sempre. E poi, a dire il vero, erano tutti pronti. I tempi della missione erano ormai maturi. Come Felix, del resto. Per tutta la durata dell'impresa ho stretto in mano un piccolo crocifisso e ho pregato il Signore che le cose andassero bene. Ti supplico, Dio, mandagli una schiera di angeli. Si è impegnato così a fondo, ha superato così tante difficoltà… Deve riuscire a tutti i costi. Più avanti, una volta tornata a casa, ho saputo dai miei vicini che l'intera comunità parrocchiale ha pregato per lui.

E poi, eccolo lassù.

Sì. Eccolo lassù. Da quando si è lanciato ho un'immagine ricorrente, una specie di sogno. Il momento più bello è stato quando si è affacciato dalla capsula e si è lanciato. E che volo ha fatto! A un certo punto è successo quello che tutti temevamo. Ha iniziato a girare su se stesso, ma poi si è

raddrizzato. Da quell'istante in poi abbiamo esultato. «Sì, sta arrivando, ha aperto il paracadute!» Non riuscivo a capacitarmi di come, dopo un lancio da 39.000 metri d'altezza, potesse arrivare al suolo con tanta tranquillità. Io mi sarei buttata per terra e avrei detto: «Fate di me quello che volete!» Invece Felix è stato divino.

© Sven Hoffmann/Red Bull

Epilogo

Doppio salto nel buio

Il 16 agosto 1960 mi trovavo all'uscita della capsula spaziale che un gigantesco pallone stratosferico aveva portato al confine con lo spazio, a quota 31.300 metri. Ho guardato la tanto amata Terra sotto di me, consapevole di dover attraversare in caduta libera una zona ostile per l'uomo, prima di essere al sicuro. Mi fidavo del team, dell'equipaggiamento e di me stesso. Ho recitato una preghiera e mi sono lanciato nel vuoto.

Cinquantadue anni dopo, il 14 ottobre 2012, Felix Baumgartner, di Salisburgo, atleta professionista di Red Bull e paracadutista esperto, si trovava all'uscita della capsula spaziale che un gigantesco pallone stratosferico aveva portato al confine con lo spazio, a quota 39.000 metri. Ha guardato la tanto amata Terra sotto di sé, consapevole di dover attraversare in caduta libera una zona ostile per l'uomo, prima di essere al sicuro. Si fidava del team, dell'equipaggiamento e di se stesso. Ha recitato una preghiera e si è lanciato nel vuoto.

Entrambi abbiamo fatto un salto nel buio. Era un nostro obiettivo personale, una sfida. Una possibilità per imparare qualcosa di più su questa parte sconosciuta del mondo poco lontana dal pianeta che abitiamo. Ancora oggi, dopo cinquantadue anni, il paracadute pilota di un metro e mezzo di diametro che portavo durante la caduta libera da 31.300 metri è installato nei seggiolini eiettabili dei velivoli. La tuta pressurizzata testata da Felix durante il lancio verrà indossata nei prossimi voli spaziali da astronauti e

piloti ad altissima quota. Sia lui sia io abbiamo fornito alle generazioni future importanti conoscenze scientifiche. Era questo il nostro vero obiettivo. I record stabiliti durante le rispettive imprese avevano solo un'importanza marginale.

Ho conosciuto Felix nell'agosto del 2008. La professionalità con cui intendeva affrontare il lancio mi ha subito colpito. Era previsto che si buttasse da un'altitudine superiore alla mia, che durante il salto testasse una nuova generazione di tute pressurizzate e che in caduta libera superasse il muro del suono. Negli ultimi cinquantadue anni sono stato contattato da un'infinità di paracadutisti in cerca d'aiuto e consigli per stabilire un nuovo primato mondiale, ma li ho ignorati tutti. Perché? Non mi interessavano i tentativi di stabilire record che molto probabilmente si sarebbero conclusi con un esito fatale. Capivo fin da subito che gli aspiranti primatisti non avevano la più pallida idea di come condurre un programma di test per un volo del genere. Tutti volevano rinunciare ai due lanci di prova e puntare dritto al grande salto. Invece, per Red Bull e Art Thompson, il direttore del progetto, l'acquisizione delle necessarie informazioni scientifiche era vincolata a un'unica priorità: la sicurezza. Red Bull stessa era assolutamente concorde sull'esecuzione di due test di prova ad alta quota, i quali avrebbero permesso a Felix di esercitarsi nel lancio nel vuoto quasi assoluto, prima di farlo da 39.000 metri. È questo il principio di un programma di volo: «Cammina, prima di correre. Allenati a volare». Con i suoi salti straordinari e il volo sulla Manica, Felix aveva già dato prova della sua abilità di paracadutista. Tuttavia, l'approccio al salto dai confini dello spazio doveva necessariamente essere diverso da quello adottato in precedenza. A Felix serviva un team più grande per riuscire in quest'impresa estrema. Red Bull era lo sponsor perfetto per questo progetto. Non solo ha sempre messo a disposizione i mezzi e il supporto necessari a garantire la sicurezza del suo uomo, ma ha anche nutrito illimitata fiducia nello staff di Stratos nonostante gli slittamenti del programma.

Felix si è subito reso conto delle profonde conoscenze che avevo riguardo a ciò che ci aspettava. Avevo già condotto con successo innumerevoli progetti di ricerca sulle discese d'emergenza ad alta quota. Grazie alla mia esperienza di pilota collaudatore, alle cinque ascensioni con il pallone

aerostatico nella stratosfera e alle quasi diciassettemila ore di volo che avevo alle spalle, Felix era sicuro che potessi insegnargli le tecniche e le procedure necessarie per lanciarsi con la massima sicurezza. La mia esperienza spaziava negli ambiti più disparati: sistemi di volo con palloni aerostatici, procedure di decollo e recupero, sviluppo di capsule spaziali, sistemi per i paracadute standard e per la stabilizzazione d'emergenza, paracadute per capsule spaziali, tute pressurizzate, sistemi di supporto vitale e voli di prova.

Felix e io abbiamo lavorato fin da subito a stretto contatto per sviluppare le procedure d'emergenza e preparare le checklist di volo e di lancio. Ho anche insistito affinché prendesse un brevetto di pilota per il volo in mongolfiera, in modo da prepararsi all'ascesa con il pallone. Così è andato ad Albuquerque, nel New Mexico, e ha preso il brevetto. In caso d'emergenza, Felix disponeva di tutte le abilità necessarie per gestire la capsula. È stato lui, però, a decidere che in tutti e tre i lanci, due di prova più quello finale, fossi io a guidare il pallone aerostatico, perché lui era impegnato sia con le operazioni di ascesa, sia con i preparativi del lancio.

Entrambi i lanci di prova da 22.000 e da 30.000 metri hanno permesso a Felix di acquisire l'esperienza nella caduta libera indispensabile per affrontare il salto da 39.000 metri. Inoltre, sono stati di grande utilità anche per organizzare una buona direzione delle operazioni, nonché per il team incaricato della partenza e del recupero. La fiducia che nutrivo in Felix e nei sistemi usati era illimitata. Fin dall'inizio la mia priorità è stata quella di garantire l'assoluta sicurezza dei voli, in modo da assicurare a Felix un rientro senza imprevisti. Non avrei mai portato a termine il progetto se avessi avuto anche solo un dubbio sulla preparazione o sullo svolgimento dei lanci. Durante la caduta libera e prima di raggiungere la velocità utile al rilevamento dei dati, Felix ha avuto qualche difficoltà a stabilizzarsi. Tuttavia, grazie all'esperienza acquisita durante i due voli precedenti e ai suoi duemilacinquecento lanci con il paracadute, è riuscito a gestire la situazione e a riprendere il controllo. Questa impresa passerà alla storia come un omaggio a Felix e al suo team.

È stato un immenso onore per me lavorare al progetto Stratos e collaborare con Felix, Red Bull e un team di altissimo livello professionale.

Tutti insieme siamo riusciti a completare un programma di proporzioni a dir poco titaniche.

Joe W. Kittinger

Ex colonnello della U.S. Air Force

© Sven Hoffmann/Red Bull

Commenti, appunti,
documenti

Commenti su
Felix Baumgartner e
Red Bull Stratos

Dal team

«Abbiamo dimostrato che un uomo in caduta libera dai confini dello spazio può infrangere il muro del suono e, dopo una fase transonica, atterrare in sicurezza. Questa era una parte fondamentale del programma, e ha segnato un passo importante nel campo della medicina dello spazio e della fisiologia. Il progetto Red Bull Stratos ha offerto la possibilità unica e straordinaria di radunare un team altamente selezionato e composto da esperti delle più svariate discipline. Una squadra capace di sviluppare teorie, condurre ricerche, risolvere problemi e mettere in piedi un programma di amplissimo respiro. Stratos è andato ben oltre la semplice idea di portare un uomo ad elevate altitudini con un pallone aerostatico. È stato un progetto di ispirazione, perché riguarda le generazioni future. Abbiamo voluto esortare l'umanità a non temere i passi che deve compiere.»

ART THOMPSON, vicepresidente della Sage Cheshire
Aerospace e direttore tecnico del progetto Red Bull Stratos

«Un aspetto affascinante di Red Bull Stratos è stato il team radunato per eseguire il progetto. Come in una vera famiglia, siamo riusciti a fronteggiare le sfide e a superare i momenti di stallo. Abbiamo dimostrato quello che un gruppo di persone appassionate è capace di fare quando si concentra su un

obiettivo, mettendo se stessi in secondo piano per dare priorità assoluta al progetto.»

ANDY WALSHE, high performance director
di Red Bull Stratos

«Il programma fornisce dati concreti utili ai potenziali esploratori spaziali di questa zona di rischio. Uno dei successi maggiori del programma, infatti, è lo standard clinico raggiunto nell'ambito della missione. Il protocollo terapeutico sviluppato per il trattamento del fenomeno dell'ebullismo è destinato a diventare una procedura medica standard. I risultati conseguiti attraverso il progetto sono stati accolti con entusiasmo e soddisfazione dalle compagnie aerospaziali commerciali, dal ministero della Difesa, dalla NASA e dall'aeronautica statunitense. Tutti hanno detto: 'Wow, Red Bull Stratos ha raggiunto traguardi sorprendenti!' Tale entusiasmo si trasmetterà alla generazione successiva. Provo una gioia indescrivibile quando incontro gli studenti delle scuole superiori, ma anche i più piccoli, e dimostrano il loro interesse per la scienza e per la tecnica. E questa curiosità è nata proprio grazie alla missione Stratos.»

JONATHAN CLARKE, direttore medico
di Red Bull Stratos

«Questo progetto ha rivoluzionato la documentazione sia delle missioni spaziali, sia dei voli a quote elevate previsti per il futuro.»

JAY NEMETH, direttore per la fotografia ad alta quota
di Red Bull Stratos

«Il programma Red Bull Stratos aprirà nuovi orizzonti per i voli nella stratosfera e per il recupero dei materiali inviati nello spazio.»

DON DAY, meteorologo
di Red Bull Stratos

«La missione ha confermato la possibilità di compiere con successo un'operazione di salvataggio in condizioni estreme, ovvero ai confini dello spazio. Stiamo progettando aerei in grado di volare a quote elevate. L'industria parla già di traffico aereo a 30.000 metri, e la NASA ha in

programma numerosi progetti di ricerca per voli ai limiti della barriera del suono. Red Bull Stratos ha dato un valido contributo a questi programmi.»

MARLE HEWETT, program manager e flight test engineer

«Per la nostra generazione partecipare all'evento è stato come assistere all'atterraggio sulla Luna. Abbiamo potuto seguire la missione in diretta mondiale e viverne sulla nostra pelle tutta la tensione, l'eccitazione e l'inquietudine. È il prossimo grande passo per gli esploratori del futuro.»

SHANE JACOBS, design manager di David Clark Company

«Per l'Air Force e la NASA l'eredità di Red Bull Stratos rappresenta, specie in un periodo in cui test e progetti di sviluppo aerospaziale sono sempre più limitati, la possibilità di esibire risultati in questo settore e dire: 'Perché smettere? Guardate che cosa siamo stati capaci di fare!'»

DON WHITE, ex colonnello della U.S. Air Force

Da tutto il mondo

«Congratulazioni a Felix Baumgartner per un salto da record del mondo dai confini dello spazio.»

NASA, Agenzia spaziale americana

«Non è un avventuriero, ma un uomo con uno spiccato senso pratico e con la testa sulle spalle. A lui il mio incondizionato rispetto.»

REINHOLD MESSNER, scalatore

«Un'impresa eccezionale e di grande ispirazione.»

ARNOLD SCHWARZENEGGER, ex attore e politico

«Felix Baumgartner è l'uomo più coraggioso del mondo.»

BAN KI-MOON, segretario generale delle Nazioni Unite

«Prima di oggi nessuno si è mai lanciato da una simile altezza, nessuno ha mai affrontato una caduta libera così lunga e nessuno ha raggiunto una

velocità simile. Lanciandosi dalla stratosfera, Felix Baumgartner ha reso possibile ciò che sembrava impossibile. Con il suo volo da 39.000 metri, questo atleta ha dimostrato che cosa è in grado di fare un uomo che si spinge ai limiti delle proprie capacità, e ha affascinato il mondo intero. Con la sua impresa preparata per anni con cura meticolosa, Baumgartner non ha solo stabilito tre record, ma ha regalato a tutti noi un evento mediatico come non se ne vedevano dagli anni Sessanta, quando l'uomo mise piede sulla Luna.»

Motivazione della giuria del Bambi Millennium Award
assegnato a Felix Baumgartner

«Le mie più sentite congratulazioni per lo straordinario successo che ha ottenuto con coraggio e perseveranza. L'Austria è fiera di lei!»

HEINZ FISCHER, presidente della Repubblica austriaca
(via Facebook)

«Il suo salto da 39.000 metri è stato un evento affascinante per milioni di persone in tutto il mondo. Mi compiaccio per la felice conclusione dell'impresa. I miei più vivi auguri a Felix Baumgartner e al suo team per l'imponenza della missione, con cui si sono spinti ai limiti delle possibilità umane e della fisica.»

WERNER FAYMANN, cancelliere federale austriaco

«Atterrato sano e salvo! Auguri anche da noi a Felix Baumgartner, un paracadutista molto, molto coraggioso!»

ESA, Agenzia spaziale europea
(via Twitter)

«Un esperimento di alta levatura. Grazie anche al team che ha condiviso i dati raccolti durante la missione. Non si tratta di un evento inedito, poiché conosciamo già le condizioni atmosferiche a quelle altitudini, ma sicuramente rappresenta un nuovo punto di partenza per la comprensione delle dinamiche ad alta quota. L'impresa di Baumgartner è inoltre rilevante per possibili operazioni di salvataggio durante i viaggi spaziali, anche se gli astronauti dell'ESA partono a bordo delle navicelle russe Soyuz, che

prevedono sempre una possibilità di salvezza, visto che il personale può rimanere all'interno della capsula.»

MARKUS LANDGRAF, ESA mission analyst

«Record di salto conquistato! Anche noi siamo sollevati ed esultiamo con Felix Baumgartner e il suo team.»

DLR, Agenzia spaziale tedesca
(via Twitter)

«Sono rare le occasioni che riescono a tenermi inchiodato a lungo davanti al televisore. Quel giorno avevo altro da fare, ma alla fine sono rimasto incollato allo schermo per sei ore. Tanto di cappello alla tua impresa! È stato uno dei momenti più pregnanti della storia dello sport.»

FELIX NEUREUTHER, sciatore alpino

«Non accettare mai i tuoi limiti, perché i limiti non esistono. Forza Felix!»

PAULO COELHO, scrittore
(via Twitter)

«Ci vuole molta forza di volontà per non abbandonare il cammino e per credere a ciò che gli altri possono solo sognare! Sono uno sciatore alpino e so che cosa significa oltrepassare il limite, ma lassù da solo, beh, dev'essere stato incredibile. Un momento di grande coraggio.»

PIRMIN ZURBRIGGEN, leggenda dello sci

«Ci sei riuscito! Congratulazioni per aver avverato il tuo sogno!»

THOMAS MORGERNSTERN, campione di salto con gli sci

«Sono orgogliosa di Felix, un personaggio incredibile. Red Bull è fantastica, sempre pronta a spingersi ai limiti!»

LINSEY VONN, sciatrice alpina

«Felix, sei una leggenda: Mach 1,24!»

MARK WEBBER, pilota di Formula 1

«Baumgartner è passato alla storia! Siamo orgogliosi di lui! 1.173 km/h!!! Un'impresa pazzesca! Incredibile!!!»

GERARD PIQUÉ, calciatore spagnolo

«Un piccolo passo per l'uomo, un gigantesco stacco dalla gravità.»

AKSEL LUND SVINDAL, sciatore alpino

«Ce l'hai fatta!»

LILI, nove anni

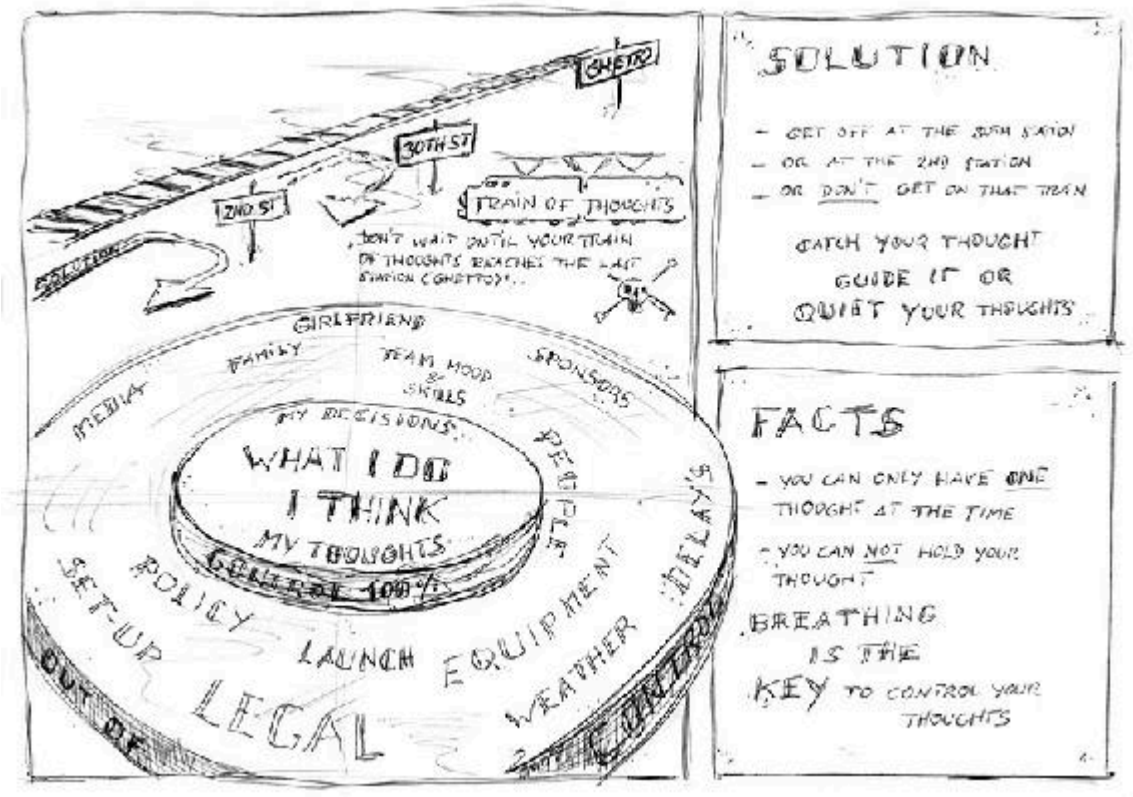
«Caro Felix, la prima volta che ti ho visto ho pensato: Non ce la farà a saltare da 39.000 metri! Invece ce l'hai fatta, ecco perché sei l'uomo più *cool* del mondo.»

PHILIPP, undici anni

«Sei una superstar!!!!!!!»

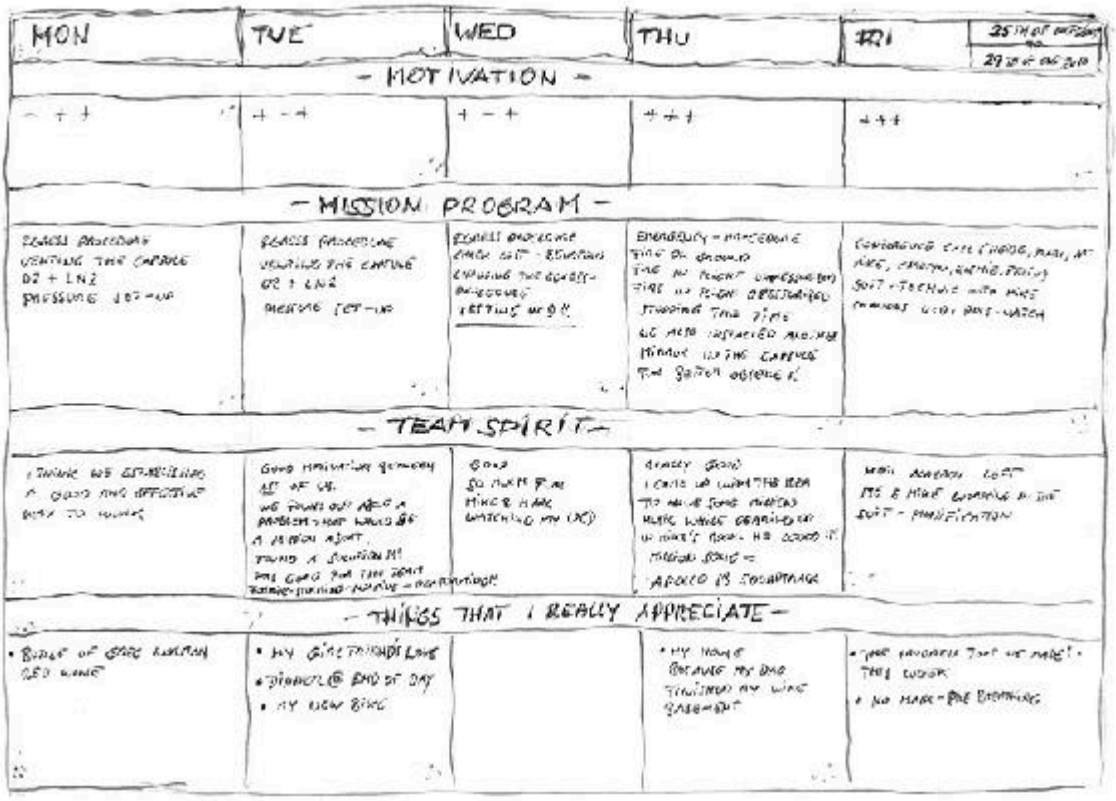
AJAP, dieci anni

Dal diario di Felix Baumgartner

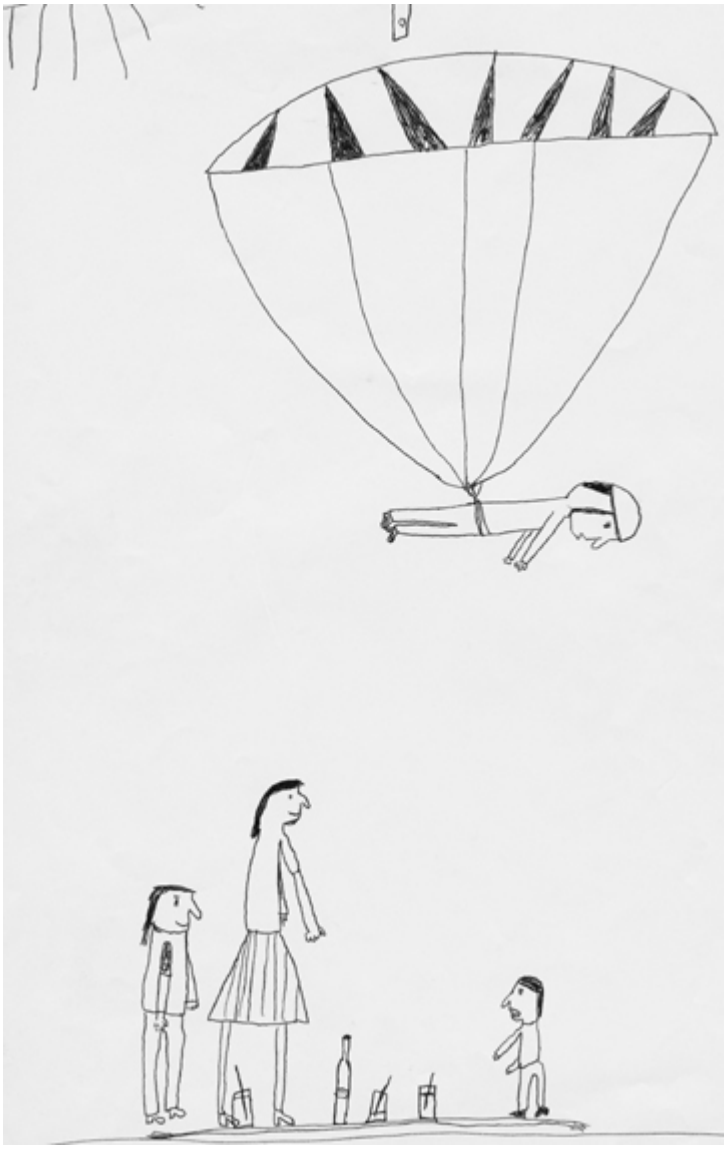


Prime scalette mentali per risolvere il problema della tuta.

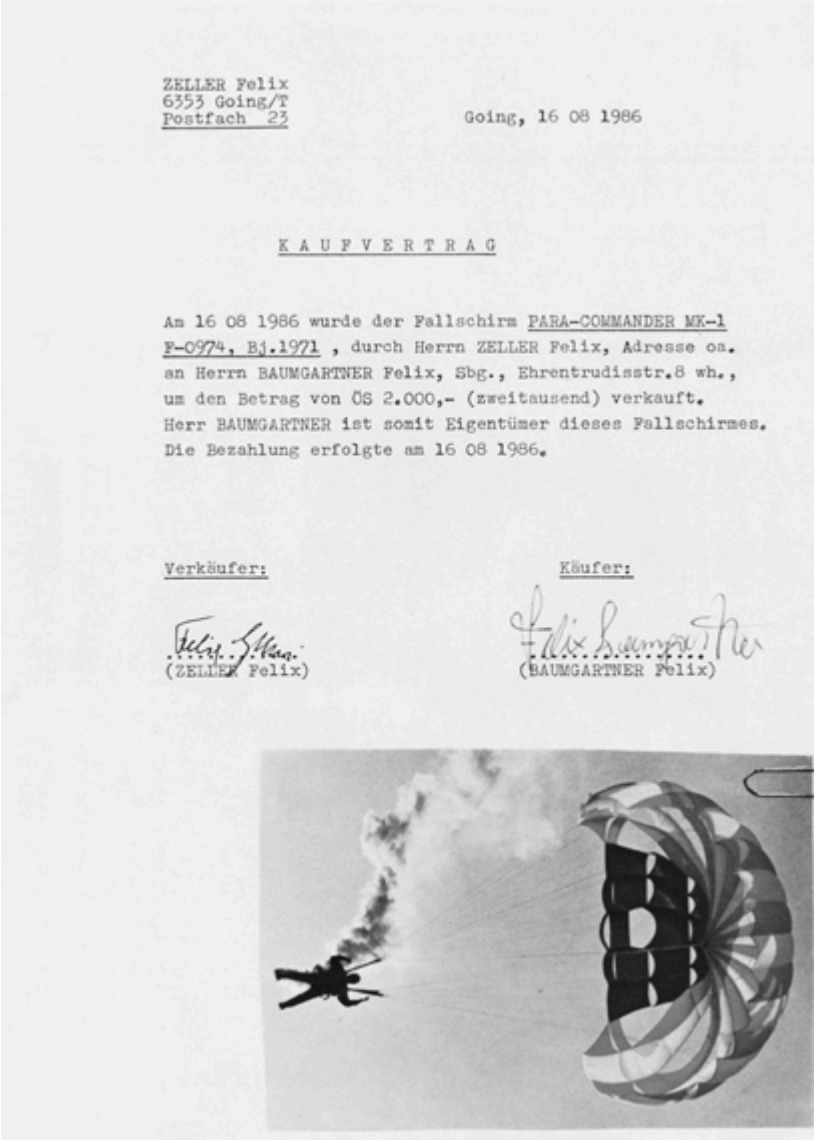
Dal diario di Felix Baumgartner



Appunti sull'addestramento settimanale suddivisi per motivazione (positiva e negativa), punti programmatici della giornata (lunedì: *egress-procedure* per l'uscita dalla capsula), umore del team e cose preferite della giornata.



Un sogno che risale alla prima infanzia. Disegno di Felix Baumgartner all'età di cinque anni.



ZELLER Felix
6353 Going/T
Postfach 23

Going, 16 08 1986

K A U F V E R T R A G

Am 16 08 1986 wurde der Fallschirm PARA-COMMANDER MK-1
F-0974, Bj.1971 , durch Herrn ZELLER Felix, Adresse oa.
an Herrn BAUMGARTNER Felix, Sbg., Ehrentrudisstr.8 wh.,
um den Betrag von OS 2.000,- (zweitausend) verkauft.
Herr BAUMGARTNER ist somit Eigentümer dieses Fallschirmes.
Die Bezahlung erfolgte am 16 08 1986.

Verkäufer:

(ZELLER Felix)

Käufer:

(BAUMGARTNER Felix)

Il sogno comincia ad avverarsi. Contratto d'acquisto del primo paracadute di Felix Baumgartner.

Dal diario di base jumping di Felix Baumgartner

JUMP #	DATE	LOCATION
1	OCT 19. 96	NEW RIVER GORGE BRIDGE FAYETTEVILLE, WEST VIRGINIA USA

B	A	S	E	OTHER	CATEGORY	HEIGHT EXIT / OVERALL
0	0	1	0	0	E	274m / 274m

WIND EXIT / GRD	DELAY	TOTAL FREEFALL	LANDING
/	:03	:03	WATERLANDING

EQUIPMENT

CONTAINER

CANOPY

REEFING MESH SLIDER OUT

BRAKES

DEPLOYMENT METHOD TAIL POCKET

PILOT CHUTE 42 ZP HANDHELD

OPENING 20° LEFT

THE JUMP

FIRST BASE JUMP.

NICE 3 SECOND DELAY, TRACY WALKER JUMPMASTER ME AND MY GIRLFRIEND MANUELA DID THE VIDEO & PHOTOS.

COMPETITION PEACE INTERMEDIATE CLASS PEACE NR. 7.

FUCK'N WATERLANDING !!

SIGNATURE

JUMP #	DATE	LOCATION
35	OCT. 18. 97	FAYETTEVILLE, WEST VIRGINIA USA

B	A	S	E	OTHER	CATEGORY	HEIGHT EXIT / OVERALL
0	1	11	16	7	S	~~[illegible]~~ 274m

WIND EXIT / GRD	DELAY	TOTAL FREEFALL	LANDING
/	:05	3:50	TARGET LANDING SCORE: 008 cm

EQUIPMENT

CONTAINER PERIGEE #1
CANOPY MOJO 240 #1
REEFING MESH SLIDER UP
BRAKES #1
DEPLOYMENT METHOD TAIL POCKET
PILOT CHUTE ZP42 STOWED
OPENING ON HEADING

THE JUMP

BRIDGE DAY CHAMPIONSHIP 1997
CAME IN FIRST PLACE WITH A TWIST AND TWO BACK LOOPS. DID A LOT OF INTERVIEWS ON PRO 7, SAT 1, CANADIAN TV ETC.
WENT TO BIG BAR WITH MY BRO TRACY AND RUN UP A HIGH BILL. HAD A NICE TALK WITH TWO PROSTITUTES. I THINK TRACY WAS VERY HAPPY THAT I WON THE COMPETITION!?
THANKS BRO FOR THE FIRST STEP!
LOVE YOU BRO

SIGNATURE

JUMP #	DATE	LOCATION
46	JUNE 3. 98	OLYMPIC-TOWER, MUNICH-GERMANY

B	A	S	E	OTHER	CATEGORY	HEIGHT EXIT / OVERALL
1	2	20	16	7	A	186m / 290m

WIND EXIT / GRD	DELAY	TOTAL FREEFALL	LANDING
/	:04	4:28	STAND UP

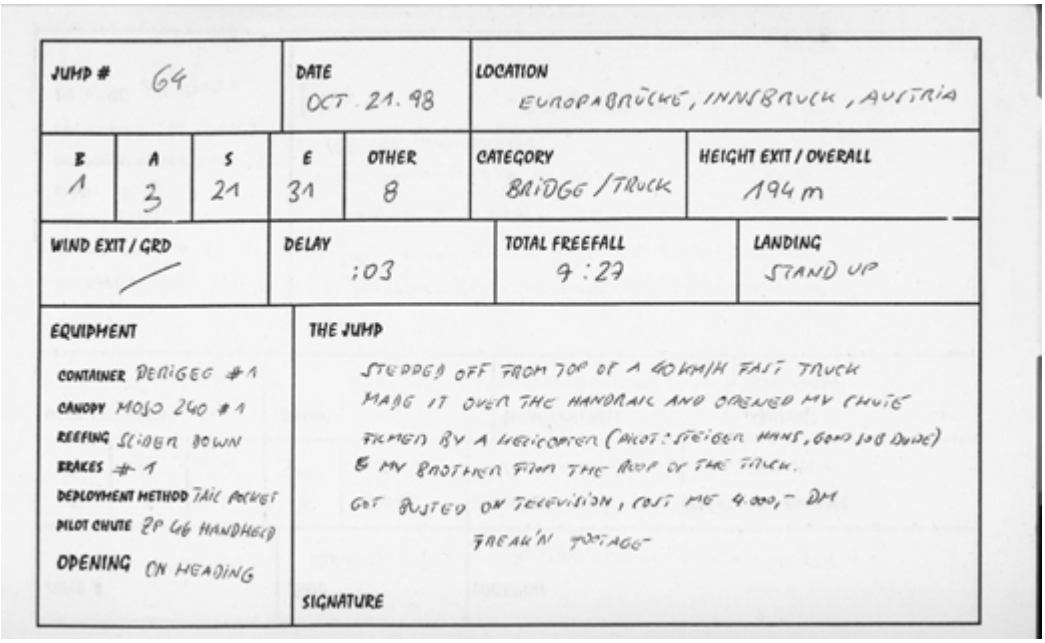
EQUIPMENT

CONTAINER PERIGEE #1
CANOPY MOJO 240 #1
REEFING SLIDER UP
BRAKES #1
DEPLOYMENT METHOD TAIL POCKET
PILOT CHUTE ZP 42 STOWED
OPENING 180°

THE JUMP

JUMP FROM THE TOP OF THE SUICIDE-FENCE IN FRONT OF 40.000 PEOPLE (OLYMPIC-TOWER FESTIVAL)
BUT IT WAS ILLEGAL AND NOBODY KNOWS
BAD EXIT, ARM ROTATION, BECAUSE THE FENCE PUSHED MY LEGS FORWARD
BUT GOOD TV-PROMOTION

SIGNATURE



JUMP # 64	DATE OCT. 21. 98	LOCATION EUROPABRÜCKE, INNSBRUCK, AUSTRIA				
B 1	A 3	S 21	E 31	OTHER 8	CATEGORY BRIDGE / TRUCK	HEIGHT EXIT / OVERALL 194 m
WIND EXIT / GRD /	DELAY :03	TOTAL FREEFALL 9:27	LANDING STAND UP			

EQUIPMENT

CONTAINER DENIGEC #1
CANOPY MOJO 240 #1
REEFING SLIDER DOWN
BRAKES #1
DEPLOYMENT METHOD TAIL POCKET
PILOT CHUTE ZP 46 HANDHELD
OPENING ON HEADING

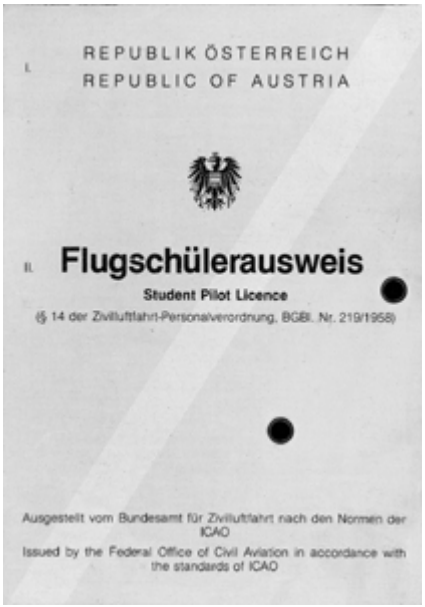
THE JUMP

STEPPED OFF FROM TOP OF A 60KM/H FAST TRUCK
MADE IT OVER THE HANDRAIL AND OPENED MY CHUTE
FILMED BY A HELICOPTER (PILOT: STEIGER HANS, GOOD JOB DUDE)
& MY BROTHER FILM THE ROOF OF THE TRUCK.
GOT BUSTED ON TELEVISION, COST ME 4.000,- DM
FREAK'N' FOOTAGE

SIGNATURE

Annotazioni di Baumgartner sui salti effettuati in base alle categorie: B per *building* (edificio), A per *antenna* (antenna televisiva), S per *span*» (arcata di ponte) ed E per *earth* (promontorio a picco).

Il pezzo di carta con cui iniziano i voli



III. Der Flugschülerausweis Nr. 86-913 wird erteilt an

IV. Felix BAUMGARTNER
(Vor- und Zuname)

geboren am 20. April 1969

V. Anschrift:

VI. Staatsbürgerschaft: Österreich

VII. Unterschrift des Inhabers

VIII. Bundesamt für Zivilluftfahrt

X. Wien am 1906 07 23

Unterschrift

XI.

— 2 —

XII. **Berechtigung** (§ 14 Abs. 1 ZLPV):

Der Inhaber dieses Flugschülerausweises ist berechtigt, unter unmittelbarer Aufsicht eines Zivilfluglehrers, der die vom Flugschüler angestrebte Berechtigung selbst besitzt,

a) mit Zivilluftfahrzeugen, auf die sich die vom Flugschüler angestrebte Berechtigung erstrecken soll, Schulungsflüge innerhalb von Übungsbereichen allein an Bord oder mit einem Zivilfluglehrer am Doppelsteuer auszuführen;

b) Fallschirmabsprünge zu Schulungszwecken auszuführen.

XIII. **Alleinflüge über Land** (§ 14 Abs. 4 ZLPV):

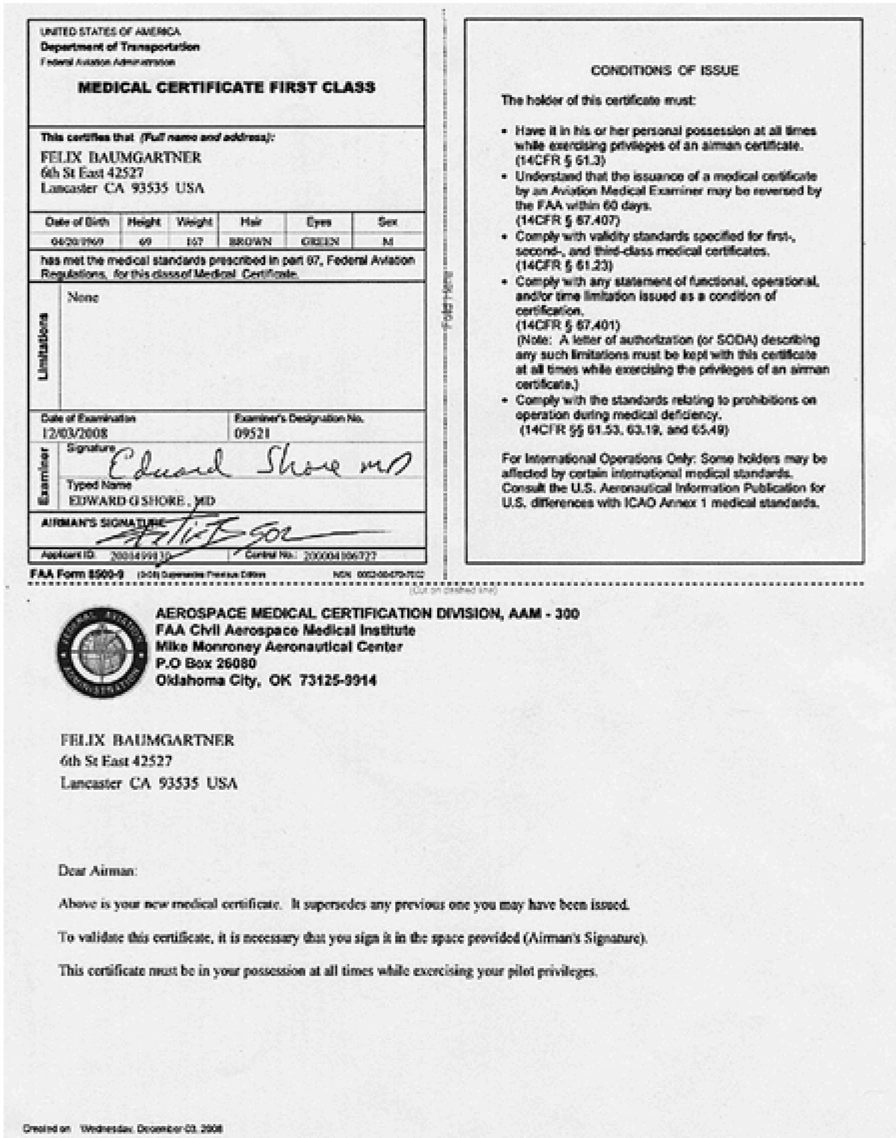
Der Inhaber dieses Flugschülerausweises ist berechtigt, Flüge allein an Bord, auch außerhalb von Übungsbereichen, jedoch nur innerhalb des Bundesgebietes auszuführen.

Berechtigung erteilt am	Stempel Unterschrift

— 3 —

Brevetto di volo di Felix Baumgartner.

Requisiti fondamentali per ottenere l'accesso a impianti della U.S. Air Force come la camera pressurizzata



UNITED STATES OF AMERICA
Department of Transportation
Federal Aviation Administration

MEDICAL CERTIFICATE FIRST CLASS

This certifies that *(Full name and address)*:
FELIX BAUMGARTNER
6th St East 42527
Lancaster CA 93535 USA

Date of Birth	Height	Weight	Hair	Eyes	Sex
04/20/1969	69	167	BROWN	GREEN	M

has met the medical standards prescribed in part 67, Federal Aviation Regulations, for this class of Medical Certificate.

Limitations: None

Date of Examination: 12/03/2008
Examiner's Designation No.: 09521

Examiner — Signature: Eduard Shore MD
Typed Name: EDWARD G SHORE, MD

AIRMAN'S SIGNATURE

Applicant ID: [illegible]
Control No.: [illegible]

FAA Form 8500-9

CONDITIONS OF ISSUE

The holder of this certificate must:

- Have it in his or her personal possession at all times while exercising privileges of an airman certificate. (14CFR § 61.3)
- Understand that the issuance of a medical certificate by an Aviation Medical Examiner may be reversed by the FAA within 60 days. (14CFR § 67.407)
- Comply with validity standards specified for first-, second-, and third-class medical certificates. (14CFR § 61.23)
- Comply with any statement of functional, operational, and/or time limitation issued as a condition of certification. (14CFR § 67.401) (Note: A letter of authorization (or SODA) describing any such limitations must be kept with this certificate at all times while exercising the privileges of an airman certificate.)
- Comply with the standards relating to prohibitions on operation during medical deficiency. (14CFR §§ 61.53, 63.19, and 65.49)

For International Operations Only: Some holders may be affected by certain international medical standards. Consult the U.S. Aeronautical Information Publication for U.S. differences with ICAO Annex 1 medical standards.

AEROSPACE MEDICAL CERTIFICATION DIVISION, AAM - 300
FAA Civil Aerospace Medical Institute
Mike Monroney Aeronautical Center
P.O Box 26080
Oklahoma City, OK 73125-9914

FELIX BAUMGARTNER
6th St East 42527
Lancaster CA 93535 USA

Dear Airman:

Above is your new medical certificate. It supersedes any previous one you may have been issued.

To validate this certificate, it is necessary that you sign it in the space provided (Airman's Signature).

This certificate must be in your possession at all times while exercising your pilot privileges.

Created on Wednesday, December 03, 2008

Il certificato medico rilasciato dall'Agenzia federale statunitense per l'aviazione civile.

Le attestazioni ufficiali del record mondiale rilasciate dalla FAI (Fédération Aéronautique Internationale)

Diplôme de Record du Monde

Fédération Aéronautique Internationale FAI

Felix Baumgartner

a établi le Record du Monde suivant:

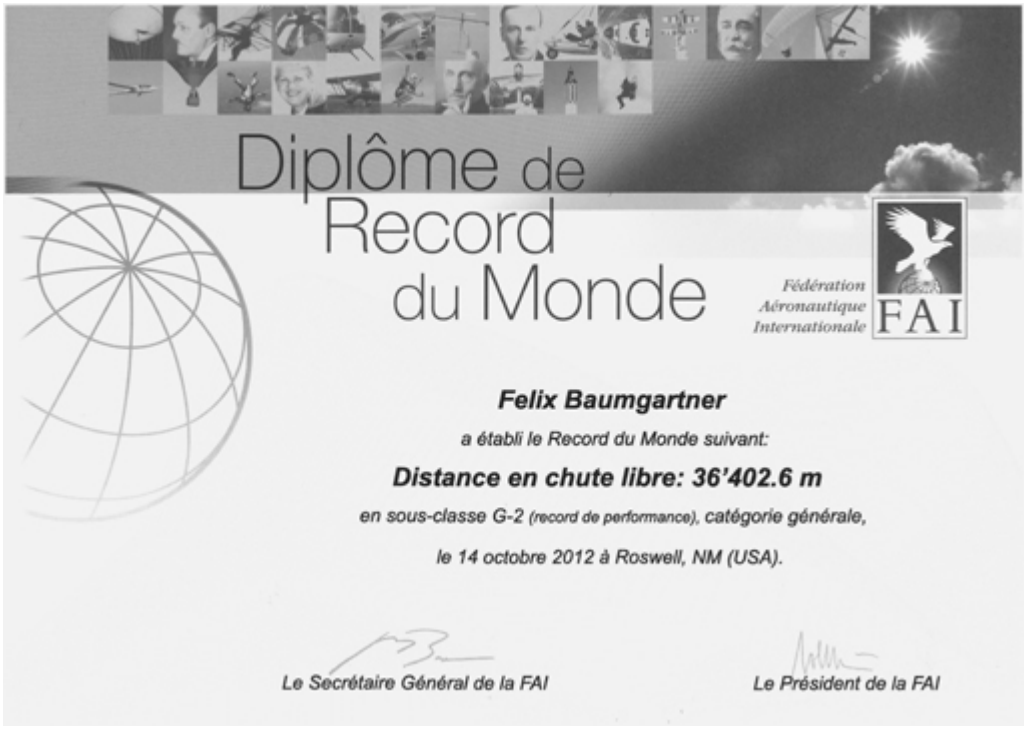
Altitude de sortie: 38'964.4 m

en sous-classe G-2 (record de performance), catégorie générale,

le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

Le Secrétaire Général de la FAI *Le Président de la FAI*

Per il salto più alto con il paracadute.



Diplôme de Record du Monde

Fédération Aéronautique Internationale FAI

Felix Baumgartner

a établi le Record du Monde suivant:

Distance en chute libre: 36'402.6 m

en sous-classe G-2 (record de performance), catégorie générale,

le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

Le Secrétaire Général de la FAI *Le Président de la FAI*

Per la caduta libera più lunga.

Diplôme de Record du Monde

Fédération Aéronautique Internationale

FAI

Felix Baumgartner

a établi le Record du Monde suivant:

Vitesse de chute libre sans stabilisateur

1'357.6 km/h

en sous-classe G-2 (record de performance), catégorie générale,

le 14 octobre 2012 à Roswell, NM (USA).

Le Secrétaire Général de la FAI

Le Président de la FAI

Per la maggiore velocità mai raggiunta in caduta libera senza paracadute di stabilizzazione.

Il risultato di anni di lavoro

JUMPER: CAPSULE EGRESS PROCEDURE - MBF#3

Modified 9/23/12

List Item		Response
ITEM 1	Depressurize suit. Reinstall hose and cover.	«Suit depressurized. Hose and cover installed.»
ITEM 2	«Check» bail out bottles pressure.	«Both bottle pressures checked.»
ITEM 3	«Check» location and security of all four parachute handles.	«Four parachute handles checked.»
ITEM 4	«Check» door stop to «OPEN».	«Door stop 'OPEN'.»
ITEM 5	«Stow» hand warmer. Turn capsule switch F6 «OFF».	«Check.» «F6 OFF.»
ITEM 6	«Activate» suit and chest pack cameras.	«Confirmed 3 RED LEDs.»
ITEM 7	«Move» pilot monitor to the exit position.	«Monitor stowed.»
ITEM 8	«Remove» UCD hose, «CLOSE» valve and «Zip» pocket shut.	«Removed. Valve closed and zipped.»

ITEM 9	Turn O2 and LN2 flow valves to «CLOSED» (full clockwise).	«O2 and LN2 flow valves closed.»
ITEM 10	Sunshade in «DOWN» position as required.	«Sunshade down.»
ITEM 11	«Remove» vent tube from feeding port.	«Plug removed.»
ITEM 12	«Set» visor heat to full power or as needed.	«As needed. Chest pack red LED ON.»
ITEM 13	Verify chest pack red LED «ON». Verify face seal tight.	«Verified face seal tight.»
ITEM 14	«Move» seat to forward position.	«Seat forward.»
ITEM 15	Turn «OFF» liquid oxygen supply levers 1 and 2.	«Oxygen levers off.»
ITEM 16	«Verify» bail out bottles flow – 50 psi.	«Oxygen pressure 50 psi.»
ITEM 17	Return oxygen supply levers «ON».	«Oxygen levers 'On'. Pressure at 70 psi.»
ITEM 18	System pressure 70 psi.	«System pressure 70 psi.»
ITEM 19	If pressure less than 70 psi, turn «ON» emergency O2 bottle.	«System failed. On emergency oxygen.»

ITEM 20	Adjust helmet tie-down down.	«Tie-down adjusted.»
ITEM 21	Using dump valve, depressurize capsule to 40.000 ft.	«Depressurizing. capsule to 40.000 ft.»
ITEM 22	Confirm pressure suit inflation.	«Pressure suit inflated.»
ITEM 23	«Remove» and «stow» suit vent hose and suit exhaust hose.	«Suit and vent exhaust hoses removed and stowed.»
ITEM 24	«Depressurize» cabin to ambient altitude.	«Dumping capsule pressure to ambient.»
ITEM 25	Roll door «OPEN». Engage door stop.	«Door open and door stop engaged.»
ITEM 26	«Move» seat to rear of capsule.	«Seat moved to rear.»
ITEM 27	«Lift» legs onto the door threshold.	«Legs on door threshold.»
ITEM 28	«Slide» seat forward.	«Seat forward.»
ITEM 29	«Release» seat belt.	«Seat belt released.»
ITEM 30	Slide forward into «rest» position. Confirm sun shade.	«In rest position and sun shade down.»
ITEM 31	«Parachute integrity visual check. Parachutes not deployed.»	«Check. Parachutes not deployed.»

ITEM 32	Verify cut away knife handle strap is attached and knife is in proper position.	«Check. Handle strap attached and in proper position.»
ITEM 33	Chest pack face plate heat «ON».	«Chest pack switch on.»
ITEM 34	«Disconnect» chest pack umbilical.	«Umbilical disconnected.»
ITEM 35	«Confirm» Communication.	«Confirm check on chest pack.»
ITEM 36	«Stow» umbilical.	«Umbilical stowed.»
ITEM 37	«Disconnect» both oxygen supply hoses.	«Oxygen supply hoses disconnected.»
ITEM 38	«Stand on» exterior step. «EXIT» low.	«Standing outside.»
ITEM 39	«Release» helmet tie-down strap.	«Tie-down strap released.»
ITEM 40	«Start» burst cameras.	«Burst cameras started.»
ITEM 41	«Salute.»	«Salute.»
ITEM 42	«JUMP.»	

La checklist per un lancio sicuro dai confini dello spazio.

Cotoletta «jump and run» di Eva Baumgartner

Ingredienti

4 cotolette di tacchino da 150 g ciascuna

mezza cipolla piccola

125 cl di vino bianco

250 cl di brodo vegetale

125 cl di brodo di carne

Per il ripieno

500 g di spinaci in foglia

150 g di pecorino
3 spicchi d'aglio

Condimento
Sale, pepe, timo, olio, burro

Mondare gli spinaci, lavarli e scolarli con cura.
Tagliare il formaggio a dadini. In un tegame, sciogliere un cucchiaio di burro, aggiungere gli spinaci, farli appassire e condire con sale, pepe e aglio pressato. Lasciarli raffreddare e aggiungere il formaggio a dadini.
Battere con delicatezza la carne tra due fogli di carta da forno e insaporirla con sale e timo. Disporre il ripieno di spinaci sulla carne, arrotolarla e legarla con spago da cucina.
Sbucciare la cipolla e tritarla. Condire gli involtini con sale, pepe, timo e rosolarli nell'olio.
Togliere gli involtini dalla padella, sciogliere una noce di burro nel fondo di cottura, rosolare la cipolla, aggiungere il brodo vegetale, quello di carne, il vino e lasciar restringere.
Aggiungere gli involtini e cuocere con il coperchio a fuoco lento per circa 15 minuti.
A cottura ultimata, togliere gli involtini dalla padella e slegare lo spago. Passare il fondo di cottura in un colino, tagliare gli involtini a fette e ricoprire con il fondo di cottura filtrato.
Servire con riso alle erbe aromatiche.

Ricetta del piatto preferito di Felix Baumgartner, ideata da sua madre Eva e pubblicata da un quotidiano austriaco alla fine degli anni Novanta.

Fonti iconografiche[1]

Felix Baumgartner (inserto tavole 1, 2a, 2b, 2c, 3, 4a, 4b, 5a, 5b, 7a, 7b, compresi appunti, lettere e documenti del testo, *vedi da* qui *a* qui); Lou Martin (tavole 6, 7c, 7d); Wolfgang Luif (tavole 8a, 8b, 9, 10); Konrad Lagger (tavole 11, 16a, 30 in centro, 30 in basso a destra); Stefan Aufschnaiter (tavole 12, 13, 14-15); Red Bull (tavole 16b, 17a, 17b); Florian Hagena (tavole 18, 19 in basso, 31 in alto a sinistra); Red Bull (tavola 19 in alto e in centro); Bernhard Spöttel/Red Bull (tavole 20 in alto, 21); Jörg Mitter/Red Bull Content Pool (tavole 20 in basso, 23 in basso, 24 in basso, 26 in alto e in basso, 27 in alto, 28 in centro, 29 in centro e in basso); Sven Hoffmann/Red Bull (tavole 22, 23 in alto e in centro); Art Thompson (tavola 24 in alto); Lisa Fürst (tavola 24 in centro); Garth Milan/Red Bull Content Pool (tavole 25 in alto, 26 in centro); Luke Aikins/Red Bull (tavola 25 in centro); Balazs Gardi/Red Bull Content Pool (tavole 25 in basso, 28 in basso, 29 in alto); Jay Nemeth/Red Bull Content Pool (tavole 27 in centro e in basso, 32 in basso); Predrag Vučković/Red Bull Content Pool (tavola 28 in alto); Red Bull (tavola 30 in alto); Brian Nevins/Red Bull Content Pool (tavola 30 in centro); Hubert Burda Media (tavola 31 in basso); facebook.com/FelixBaumgartner (tavola 31 in alto a sinistra e in basso); Ned Dawson (tavola 32 in alto).

Per maggiori informazioni sul progetto Red Bull Stratos, consultare il sito www.redbullstratos.com.

1. L'editore ringrazia Red Bull e i proprietari dei diritti d'autore delle immagini per averne concesso la pubblicazione, e invita quelli che non è stato possibile individuare o raggiungere a contattare la casa editrice.

INSERTO FOTOGRAFICO

Tavola 1

Il piccolo Baumgartner a quattro anni nel giardino di casa a Salisburgo: il conquistatore dei cieli ha sempre puntato in alto.

Tavola 2a

A diciassette anni a scuola di paracadutismo. Il suo istruttore, Roland Rettenbacher, conosceva Felix fin da piccolo, perché sua moglie e la madre di Baumgartner erano amiche.

Tavola 2b

Felix a vent'anni appena compiuti con suo fratello Gerald. Insieme praticavano skijöring.

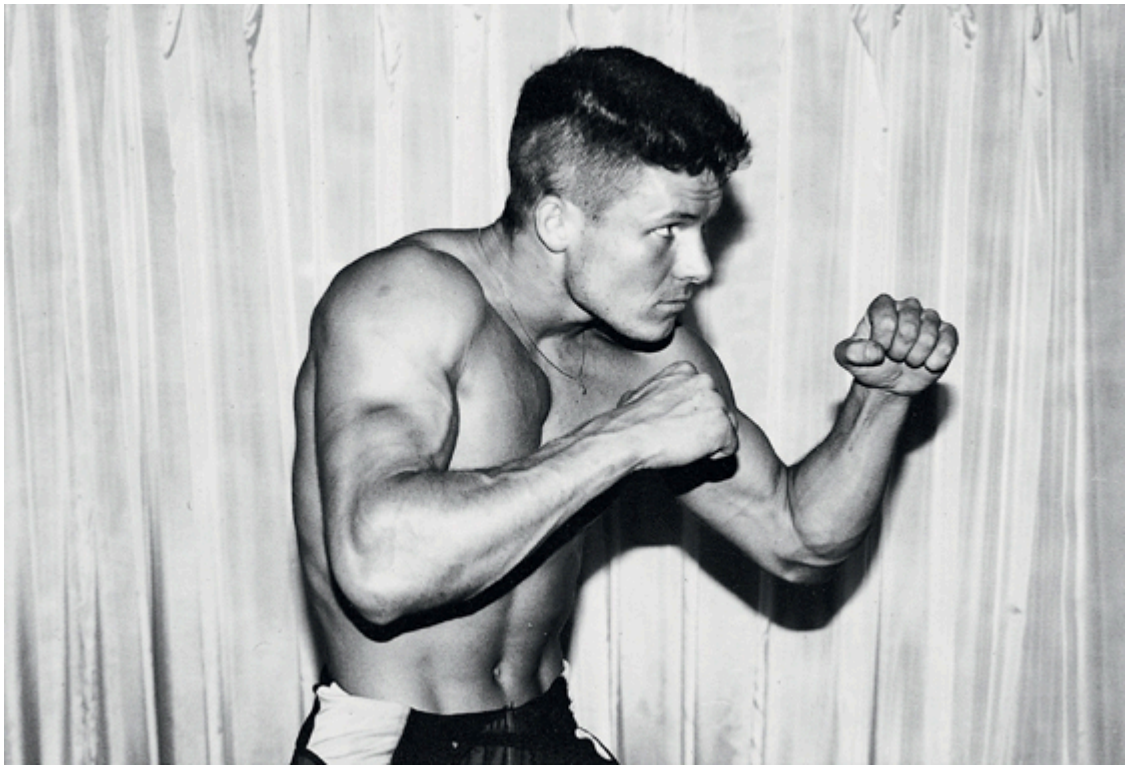


Tavola 2c

Felix ha vinto il suo unico incontro di boxe da professionista per KO al primo round.

Tavola 3

Il primo paracadute di Felix, acquistato di seconda mano per 2.000 scellini. Lo conserva ancora.

Tavola 4a

La foto che ha cambiato la vita di Felix Baumgartner: Rainer Nowak si lancia dalla torre olimpica di Monaco. Era il 1984.

Tavola 4b

L'istruttore, Tracy Lee Walker, e l'allievo. Un anno più tardi Felix Baumgartner conquisterà il titolo di campione del Bridge Day.

Tavola 5a

Felix nel 1996 sul New River Gorge Bridge, in West Virginia, un'ora prima del suo base jump d'esordio.

Tavola 5b

Il momento fatidico: tre secondi di caduta libera e l'inizio di una grande carriera.

Tavola 6

15 aprile 1999: il lancio dai 452 metri delle Petronas Twin Towers di Kuala Lumpur, in Malesia.

Tavola 7a

La foto del pass originale di un impiegato malese delle Petronas Twin Towers e la perfetta riproduzione di Baumgartner.

Tavola 7b

Walk the line: verso il primo record mondiale.

Tavola 7c

Felix Baumgartner travestito da uomo d'affari per infiltrarsi nell'edificio più alto del mondo.

Tavola 7d

In volo con il paracadute. Adesso l'importante è scappare!

Tavola 8a

Il momento più solitario della sua vita: adesso è tutto nelle mani di Dio.

Tavola 8b

Baumgartner prende dal film *The Rock* l'idea della balestra e della corda per arrampicarsi.

Tavola 9

29 metri d'altezza: per Baumgartner è il base jump più breve di tutti i tempi.

Tavola 10

La foto che ha fatto il giro del mondo: 7 dicembre 1999. Mancano pochi secondi al salto più pericoloso che Baumgartner abbia mai eseguito.

Tavola 11

Gli uomini che più hanno ispirato Baumgartner. *In alto*, con Dietrich Mateschitz e Niki Lauda. *Al centro*, con Muhammad Ali e Ronnie Wood. *A sinistra*, con sir Edmund Hillary.

Tavola 12

Nel 2003 Baumgartner partecipa alla gara Man versus Machine, che si tiene sul Lago Powell, negli Stati Uniti. Vola più veloce dello stunt pilot Bill Richards e arriva primo ai Taurus World Stunt Awards di Hollywood.

Tavola 13

Pronto al lancio per la gara Man versus Machine.

Tavola 14-15

La gara sul Lago Powell. Munito di tuta alare in fibra di carbonio, Baumgartner vola a una velocità di 240 km/h e supera un Pilatus Porter con motore da 500 cv.

Tavola 16a

Aeroporto di Salisburgo, test di preparazione al volo sulla Manica.

Tavola 16b

31 luglio 2003: Baumgartner vola sulla Manica e diventa l'«Icaro dell'era moderna».

Tavola 17a

Il volo di 34 chilometri a quota 9.800 metri si conclude dopo 6 minuti e 22 secondi. Felix atterra indenne a Cap Blanc-Nez, nei pressi di Calais.

Tavola 17b

La stampa internazionale non si lascia sfuggire la storica impresa.

Tavola 18

Nelle viscere della terra con fiducia cieca. Felix si lancia nella grotta di Mamet, in Croazia, senza vedere chiaramente il fondo.

Tavola 19

Grotta di Mamet, Croazia: per la prima volta Baumgartner non può contare sulla sua vista, e per aprire il paracadute si affida a un segnale acustico.

Tavola 20

11 dicembre 2007: Baumgartner si lancia dal grattacielo Taipei 101, a Taiwan. Alcuni giorni prima aveva nascosto il paracadute nel controsoffitto di una toilette.

Tavola 21

Il salto dai 509 metri del Taipei 101 si conclude con una fuga spettacolare in taxi. Direzione aeroporto, poi Hong Kong.

Tavola 22

Preparativi per il progetto Red Bull Stratos. Prima prova della tuta pressurizzata a Worcester, nella sede di David Clark Company.

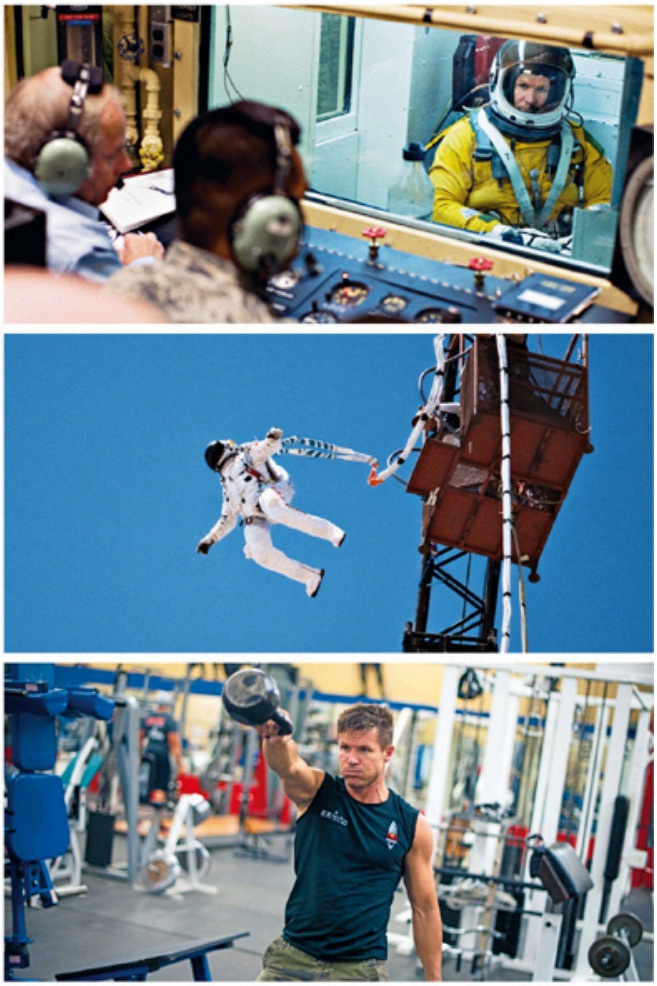


Tavola 23

Nella camera pressurizzata. Una prova di salto con elastico. Sessione di allenamento quotidiano.

Tavola 24

In alto, l'high performance director Andy Walshe (*a sinistra*) e lo psicologo Mike Gervais. *Al centro*, l'assistente Lisa Fürst con l'elicotterista Aaron Fitzgerald. *In basso*, Luke Aikins (*a sinistra*), consulente di skydiving e Helmut Wahl, project manager.

Tavola 25

Test nella galleria del vento presso Skydive Perris. La prima prova di lancio a testa in giù e la frustrazione per l'interruzione del test.

Tavola 26

14 ottobre 2012: Mission Control, Roswell, New Mexico. Si parte! *In basso da sinistra*, gli sguardi preoccupati del regista Gerald Salmina, di mamma Eva, del fratello Gerald, della fidanzata Nicole, del padre e dell'amico Klaus Pollhammer.

Tavola 27

Sopra, le teste pensanti di Mission Control. *Al centro e sotto*, un istante per l'eternità.

Tavola 28

Esultanza e sollievo con Joe Kittinger (*in alto*), con Art Thompson, il direttore tecnico del progetto (*al centro*) e con Mike Todd, life support engineer (*in basso*).

Tavola 29

Missione compiuta! Un momento indimenticabile: «L'allunaggio del XXI secolo» per tutti i presenti alla storica giornata.

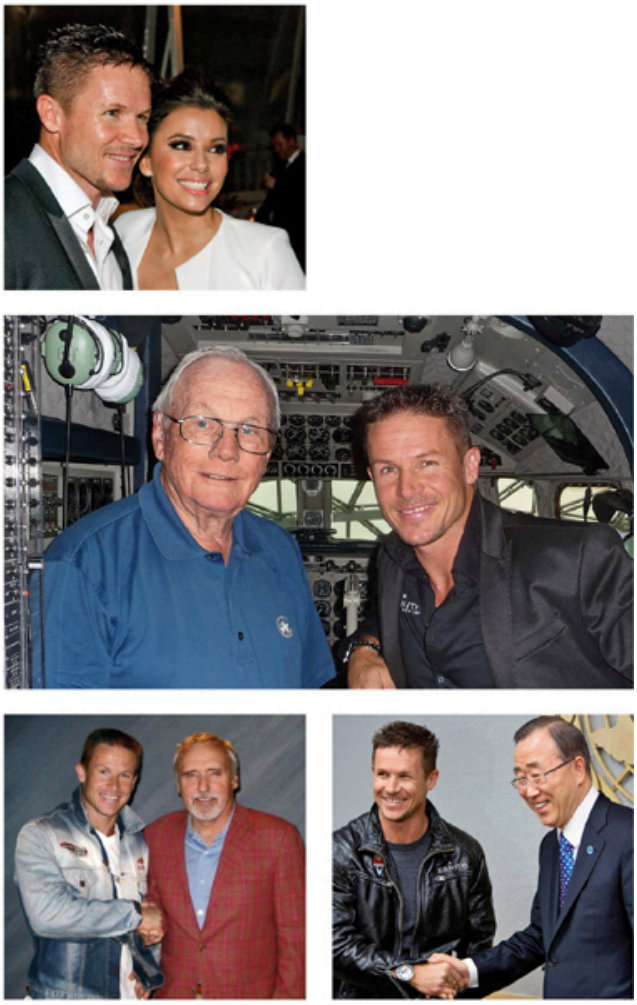


Tavola 30

Insieme con i VIP: *in alto*, con Eva Longoria. *Al centro*, con Neil Armstrong (nel 2010). *In basso*, con Dennis Hopper (nel 2003) e Ban Ki-moon, segretario generale delle Nazioni Unite.

Tavola 31

In alto, con Robbie Williams e la fidanzata Nicole. *Sopra*, con Gerard Butler.

Tavola 32

Uno sguardo al futuro: Felix alla guida di un elicottero di salvataggio della società dell'amico Roy Knaus.

Tavola 32

L'immagine-simbolo che resterà per sempre associata al nome di Felix Baumgartner.

Questo ebook contiene materiale protetto da copyright e non può essere copiato, riprodotto, trasferito, distribuito, noleggiato, licenziato o trasmesso in pubblico, o utilizzato in alcun altro modo ad eccezione di quanto è stato specificamente autorizzato dall'editore, ai termini e alle condizioni alle quali è stato acquistato o da quanto esplicitamente previsto dalla legge applicabile. Qualsiasi distribuzione o fruizione non autorizzata di questo testo così come l'alterazione delle informazioni elettroniche sul regime dei diritti costituisce una violazione dei diritti dell'editore e dell'autore e sarà sanzionata civilmente e penalmente secondo quanto previsto dalla Legge 633/1941 e successive modifiche.

Questo ebook non potrà in alcun modo essere oggetto di scambio, commercio, prestito, rivendita, acquisto rateale o altrimenti diffuso senza il preventivo consenso scritto dell'editore. In caso di consenso, tale ebook non potrà avere alcuna forma diversa da quella in cui l'opera è stata pubblicata e le condizioni incluse alla presente dovranno essere imposte anche al fruitore successivo.

www.sperling.it
www.facebook.com/sperling.kupfer

Traduzione di Anna Carbone e Berta Maria Pia Smiths-Jacob
Himmelsstürmer. Mein Leben im freien Fall
Copyright © Piper Verlag GmbH, München 2013
© 2013 Sperling & Kupfer Editori S.p.A.
Ebook ISBN 9788873398523

COPERTINA || ART DIRECTOR: FRANCESCO MARANGON | GRAPHIC DESIGNER: ANDREA BONELLI | FOTO © JAY NEMETH/RED BULL CONTENT POOL. GRAFICA DI BIRGIT KOHLHAAS, KOHLHAAS-BUCHGESTALTUNG.DE

«L'AUTORE» || FOTO © JÖRG MITTER/RED BULL CONTENT POOL

This file was downloaded from Z-Library project

Your gateway to knowledge and culture. Accessible for everyone.

z-library.sk z-lib.gs z-lib.fm go-to-library.sk

Official Telegram channel

Z-Access

https://wikipedia.org/wiki/Z-Library